Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2017

28. 07. 78

Sachgebiet 912

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1977

Inhalt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0 22 21) 36 35 51

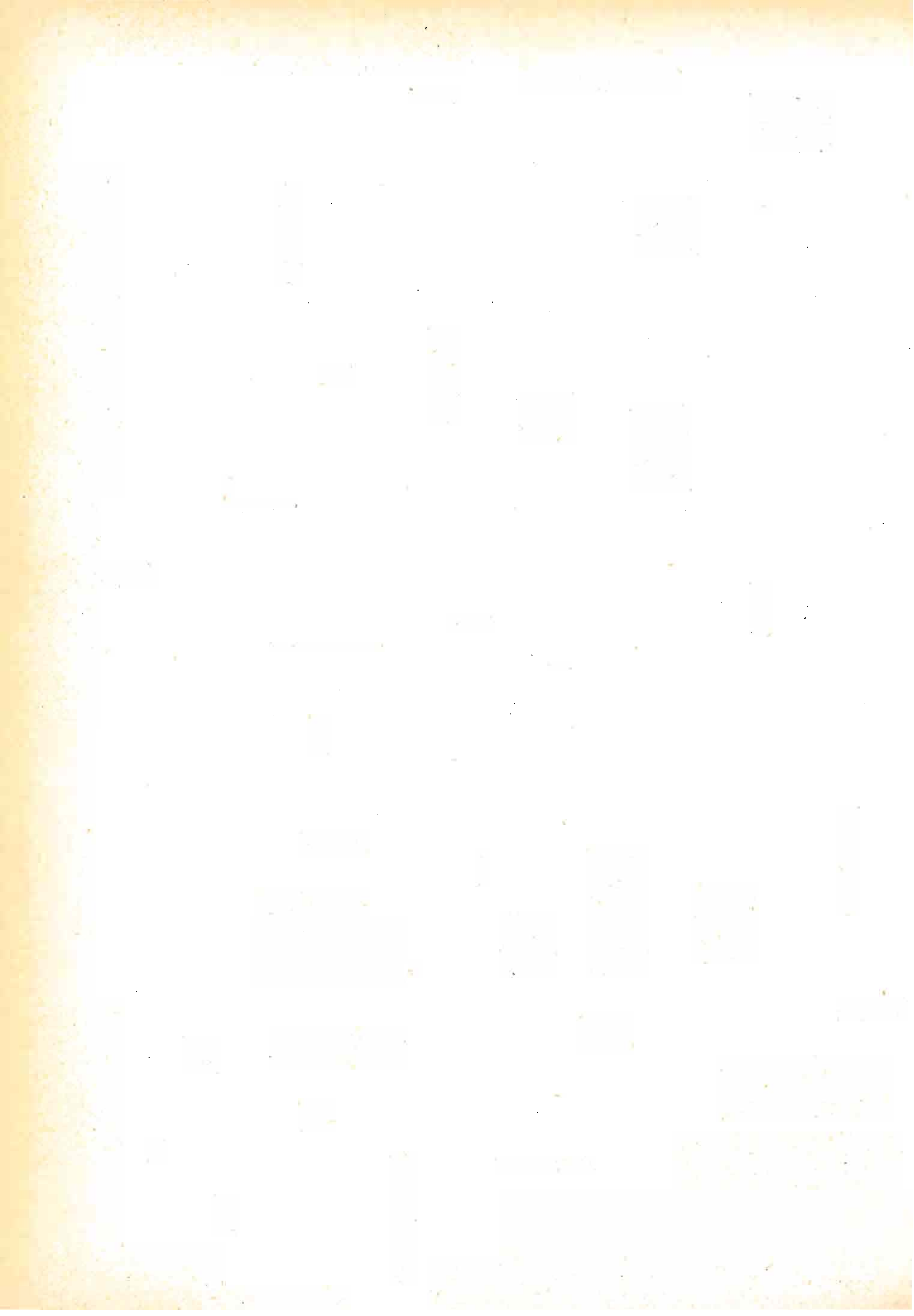
Gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873) zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr — StB 10/10.20.04/10 048 Va 78 — vom 25. Juli 1978.
Auf Wunsch des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages (s. Protokoll vom 28. September 1977) ist in den Straßenbaubericht das Kapitel „Aktuelles im Fernstraßenbau" zusätzlich aufgenommen worden.

Verzeichnis der Tabellen

Verzeichnis der Abbildungen

Verzeichnis der Karten

Verzeichnis der Anlagen



Straßenbaubericht 1977

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — Ausbauplangesetz; [FStrAbG] vom 30. Juni 1971, BGBl. I S. 873).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1976 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 14. Juni 1977 zugeleitet und am 28. September 1977 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten und zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1977.

1 Grundlagen

1.1 Bundesverkehrswegeplanung

Der Bundesfernstraßenbau ist eingebunden in die übergreifende Bundesverkehrswegeplanung. Das Bundeskabinett hat am 9. März 1977 das Koordinierte Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985 (KIP) beschlossen, das auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 1. Stufe (Drucksache 7/1045) die Koordinierung der Verkehrswegeinvestitionen intensiviert.

Die lang- und mittelfristigen Pläne des Straßenbaues konnten in die verkehrspolitischen Leitlinien des KIP voll eingebunden werden.
Für die Bundesfernstraßen sind dies:

— Erhaltung der Substanz des vorhandenen Straßennetzes
— Abbau von Unfallschwerpunkten und Engpässen
— Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen
— Förderung strukturschwacher Gebiete, insbesondere des Zonenrandgebietes.

Das Wachstum der Verkehrsnachfrage wird weiterhin eine der bestimmenden Größen für den Ausbau des Straßennetzes sein.

1.2 Bedarfsplan, Fünfjahresplan, Straßenbauplan

Der Bundesfernstraßenbau richtet sich seit 1971 nach dem „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985" vom 30. Juni 1971. Der dem Gesetz als Anlage beigefügte Bedarfsplan mit drei Dringlichkeitsstufen bestimmt die langfristige Planung. Dieser Bedarfsplan soll im Abstand von jeweils fünf Jahren überprüft werden. Das Gesetz legt ferner fest, daß bis 1985 drei Fünfjahrespläne aufzustellen sind. Sie bilden den Rahmen für die Aufstellung der jährlichen Straßenbaupläne (§ 5 FStrAbG).

Der Bedarfsplan wurde im Jahre 1975 erstmals überprüft. Die ab 1. Januar 1976 gültige Fassung des Bedarfsplans wurde mit Änderungsgesetz am 5. August 1976 vom Deutschen Bundestag beschlossen und ist am 13. August 1976 verkündet worden. Den Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1976 bis 1985 zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1

Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1976 bis 1985
(Bauüberhang und Dringlichkeit I a) [1])

Dringlichkeit	Längen (km)			
	2 Fahrstreifen [2])	4 und mehr Fahrstreifen [3])	Bundesautobahnbetriebsstrecken [4])	Summe (2) + (3) + (4)
1	2	3	4	5
Überhang	1 000	1 200	650	2 850
Dringlichkeit I a	2 200	1 300	550	4 050
Summe	3 200	2 500	1 200	6 900

[1]) gemäß Bedarfsplan 1976
[2]) Neu- und Ausbau
[3]) Neubau
[4]) Erneuerung und Modernisierung mit Anbau zusätzlicher Fahrstreifen

Tabelle 2

Erfüllungsgrad des 2. Fünfjahresplanes in der Zeit vom 1. 1. 1976 bis 31. 12. 1980
hier: für die Jahre 1976 und 1977

Bedarfsgruppe	Ansätze im 2. Fünfjahresplan (Soll)			Ausgaben (Ist)		Bauziele im 2. Fünfjahresplan	fertiggestellt	
	1976 bis 1980	1976 bis 1977		1976 bis 1977		1976 bis 1980	1976 bis 1977	
	Mrd. DM	Mrd. DM	%	Mrd. DM	%	km	km	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Neubau von Bundesautobahnen	13,54	5,25	38,77	5,18	38,26	1 540	352,9	22,92
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	4,54	1,67	36,78	1,99	43,83	1 130	441,4	39,06
Zukunftsinvestition (ZIP)	1,86			0,06	3,23			
Bundesfernstraßen	19,94 *)	6,92	34,70	7,23	36,26	2 670	794,3	29,75

*) ohne den kleineren Um- und Ausbau, aber mit den Erweiterungsinvestitionen der BAB-Betriebsstrecken in Höhe von 1,3 Mrd. DM.

Auf der Grundlage des überprüften Bedarfsplans begann am 1. Januar 1976 der „2. Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1976 bis 1980 mit Ergänzungen bis 1985". Die Bauziele im 2. Fünfjahresplan und die derzeitige Zielerreichung weist Tabelle 2 aus.

1.3 Finanzierungsgrundlage des 2. Fünfjahresplanes

Der Finanzrahmen für den 2. Fünfjahresplan wurde entsprechend der Finanzplanung des Bundes (Drucksache 7/4101) für die Jahre 1976 bis 1979 in Höhe von 30,87 Mrd. DM angesetzt. Der Ansatz für das von der Finanzplanung des Bundes damals noch nicht erfaßte Jahr 1980 wurde extrapoliert. Inzwischen ist durch die Fortschreibung der Finanzplanung des Bundes (Drucksache 8/951 vom 30. September 1977) bis einschließlich 1980 ein Rahmen vom 30,9 Mrd. DM, zuzüglich 1,9 Mrd. DM aus dem Programm für Zukunftsinvestitionen, also insgesamt 32,8 Mrd. DM angesetzt.

1.4 Programm für Zukunftsinvestitionen

Zusätzlich zu den im Fünfjahresplan bzw. im Straßenbauplan des Haushalts enthaltenen Maßnahmen, werden Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen ausgeführt. In diesem Programm sind 2,6 Mrd. DM für den Bundesfernstraßenbau enthalten. Davon entfallen 1,9 Mrd. DM auf den Zeitraum bis 1980.

2 Aktuelles im Fernstraßenbau

2.1 Problem „Investitionsstau"

Ein Investitionsstau liegt vor, wenn bereitgestellte Investitionsmittel nicht abfließen können. Im Bundesfernstraßenbau ist dies, wie der Ablauf bis 1977 zeigt, nicht der Fall.

Der 1. Fünfjahresplan wurde im Jahre 1971 für den Ausbau der Bundesfernstraßen mit einem veranschlagten Gesamtvolumen von 29,5 Mrd. DM aufgestellt. Nach Ablauf der fünf Jahre entsprach die Ist-Ausgabe mit 29,4 Mrd. DM fast genau dem veranschlagten Ansatz. Auch 1976 und 1977 hat es einen Stau mit negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung im Tiefbau nicht gegeben.

Die langjährige Kontinuität, wie sie in den genannten Zahlen zum Ausdruck kommt, entspricht der Charakteristik des Straßenbaues, die durch lange Vorbereitungs- und Ausführungsfristen geprägt ist. Je kürzer der betrachtete Zeitraum, um so stärker werden die natürlichen Schwankungen etwa durch Witterungseinflüsse oder sonstige technische Schwierigkeiten des Bauablaufes sichtbar. Eine verregnete Bausaison kann bei einem jährlichen Ausgabevolumen von mehr als 6 Mrd. DM zu Ausgaberesten von 100 bis 200 Mio. DM und mehr führen. Dies entspricht einem Anteil von 3 bis 4 % des Gesamtplafonds. Die Reste gehen dem Straßenbau nicht verloren, sondern werden als zweckgebundene Mittel auf das folgende Haushaltsjahr übertragen und zur Aufstockung der regulär eingeplanten Mittel verwendet. Kriterium für eine Beurteilung ist erst die Mehrjahresbilanz für die Gesamtperiode des zur Zeit laufenden 2. Fünfjahresplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1976 bis 1980. Alle Anzeichen sprechen dafür, daß wir am Ende des 2. Fünfjahresplanes ein dem Zeitraum 1971 bis 1975 vergleichbar gutes Ergebnis erwarten können.

Dies können wir aus den abgelaufenen Jahren 1976 und 1977 entnehmen, wie Tabelle 2 zeigt. Von dem Haushaltssoll der Bedarfsgruppen „Neubau von Bundesautobahnen" und „Neu- und Ausbau von Bundesstraßen" in Höhe von rd. 20 Mrd. DM wurden bisher rd. 7 Mrd. DM oder 36 % ausgegeben; das läßt auf eine 100 %ige Gesamtausgabe schließen.

2.2 Schutz gegen Verkehrslärm

Der Schutz gegen Verkehrslärm hat in den letzten Jahren — insbesondere nach Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 1974 — in der öffentlichen Meinung einen erhöhten Rang erhalten. Die Bundesregierung hat dem durch die Vorlage des Entwurfes eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen- und Schienenwegen — Verkehrslärmschutzgesetz — Rechnung getragen. Die Gesetzesvorlage enthält im wesentlichen

- Immissionsgrenzwerte, gestaffelt nach Baugebietsarten, die bei dem Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen- und Schienenwegen einzuhalten sind,
- Regelung des Lärmschutzes an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes nach Dringlichkeit und nach Maßgabe der Haushaltsmittel in den nächsten 15 Jahren.

Bei der Festsetzung der Immissionsgrenzwerte galt es, einen Ausgleich zwischen den Anforderungen des Lärmschutzes und der finanziellen Möglichkeiten — insbesondere der Kommunen — zu finden.

2.3 Berücksichtigung des Ferienverkehrs

Ferienverkehr ist zusätzlicher Verkehr während der Urlaubszeit. Er überlagert den alltäglichen Verkehr und erhöht diesen auf den Hauptreiserouten an Spitzentagen um bis zu 400 000 Kraftfahrzeuge mit der Folge von Überlastungen und Stauerscheinungen. Häufigkeit und Dauer derartiger Vorkommnisse erfordern gezielte Gegenmaßnahmen.

Zur Erleichterung des Ferienreiseverkehrs wird die Bautätigkeit an den Betriebsstrecken der Bundesautobahnen wie bereits in den Vorjahren stark eingeschränkt. Nur mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr dürfen dort Baustellen betrieben werden, wo eine vierstreifige Verkehrsführung über Behelfsfahrstreifen eingerichtet werden kann.

Zusätzlich erfolgt eine Koordinierung der Bauarbeiten über Ländergrenzen hinweg.

Um bessere Hinweise über Spitzenbelastungen und Engpässe im Ferienreiseverkehr auf den Autobahnen zu geben, wird 1978 erstmalig eine Ferienverkehrsprognose erstellt. Mit deren Hilfe sollen frühzeitig Empfehlungen über das Verhalten der Verkehrsteilnehmer in der Hauptreisezeit gegeben werden.

Wo Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung bereits installiert sind, geben diese in kritischen Situationen dem Kraftfahrer die entsprechenden Verhaltenshinweise oder -anordnungen (z. B. Umlenkungsempfehlungen, Stauwarnung). Darüber hinaus werden regelmäßig über Radio Verkehrsmeldungen ausgestrahlt.

Der BMV hat sich nicht nur für eine Entzerrung der Ferienbeginne in den einzelnen Ländern, sondern auch in der EG und der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) eingesetzt.

Bei der Ermittlung des Ausbaubedarfs für die Bundesfernstraßen wird der Ferien- und Erholungsverkehr getrennt von Werktagsverkehr prognostiziert und entsprechend der Häufigkeit seines Auftretens berücksichtigt. Aus ökonomischen Gründen kann das Straßennetz allerdings nicht auf einzelne Spitzenverkehrsmengen bemessen werden. Der häufig auftretende Wochenenderholungsverkehr geht demgegenüber in die Bemessung ein. Der nahezu homogene Wochenendverkehr erlaubt dabei wesentlich höhere Fahrzeugmengen als der Ferienverkehr, der infolge der Wohnwagengespanne und teilweise hohen Fahrzeugauslastungen ähnlich steigungsempfindlich ist wie der mit Lkw durchsetzte Werktagsverkehr.

2.4 Radwege an Bundesfernstraßen

Der Bundesminister für Verkehr befürwortet einen vermehrten Bau von Radwegen. Er hat entsprechende Regelungen für die Bundesstraßen bereits vor Jahren getroffen. Durch diese Maßnahme wird einerseits mit der Trennung der Verkehrsarten ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet und andererseits die Möglichkeit geschaffen, energieaufwendigen Individualverkehr zu verringern und damit Energie einzusparen.

Da die Anlage von Radwegen in erster Linie besondere Bedeutung für den regionalen und örtlichen Verkehr hat, ist diese überwiegend als eine Aufgabe der Länder und der kommunalen Verwaltungen anzusehen.

2.5 Rationalisierung bei der Straßenunterhaltung

Der Bundesminister für Verkehr und die Länder als Auftragsverwaltungen des Bundes sind schon seit mehreren Jahren bestrebt, bei der Straßenunterhaltung und dem Betriebsdienst durch Rationalisierung den Kostenanstieg abzufangen. U. a. haben die Länder das Straßenunterhaltungs- und Betriebspersonal zum Teil erheblich reduziert, z. T. ist die Reduzierung noch im Gange.

Darüber hinaus hat der BMV ein Wirtschaftsberatungsunternehmen mit der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der Unterhaltung und des Betriebsdienstes der Bundesfernstraßen beauftragt. Soweit diese Untersuchung zu verwertbaren Ansätzen geführt hat, sind sie in einem Katalog zusätzlicher Maßnahmen und Untersuchungen berücksichtigt worden, den der BMV und die Straßenbauverwaltungen der Länder vereinbart haben. U. a. sieht dieser Katalog vor

- Entwicklung und Erprobung eines Verfahrens der Erfassung und Auswertung der Kosten und Leistungen der Straßenunterhaltung und des Betriebsdienstes;
- Festlegung von Anforderungsniveau;
- Erarbeitung von Kriterien für die Personalbemessung,
- Erarbeitung von Kriterien für die Vergabe von Unterhaltungsarbeiten an Privatunternehmen,
- Überprüfung des Fahrzeug- und Gerätebestandes,
- Technische Maßnahmen zur Rationalisierung des Autobahnnotrufs.

3 Baufortschritt im Jahre 1977

3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt (s. auch Tabelle 2)

3.1.1 Gesamtausgaben

Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1977 (25. Juli 1977) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

Titelgruppe 01 — Straßenbauplan —	Millionen DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen) ..	6 000,2
Übertragene Ausgabereste (aus 1976) ...	190,8
Verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	8,2
	6 199,2
Titelgruppe 02 — Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) —	
Haushaltsmittel	70,0
Summe Titelgruppe 01 + 02	6 269,2

Die Gesamtausgaben im Haushaltsjahr 1977 betrugen bei Kap. 12 10

	Millionen DM
Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen)	
Titelgruppe 01	5 846,5
Titelgruppe 02	59,2
Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenbauverdrängte und zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung	24,4
Zuschuß an Kapitel 1211 (BASt/Bundesanstalt für Straßenwesen) .	38,1
zentralbewirtschaftete Ausgaben	14,5
Ausgaben insgesamt ...	5 982,7
Der Ausgaberest gegenüber dem tatsächlichen Verfügungsrahmen (6 269,2 minus 5 982,7) beträgt	286,5

das sind 4,6 % des Verfügungsrahmens.

Zusätzlich zu den im Straßenbauplan (Kap. 1210) bereitgestellten Mitteln kamen Ausgaben in Höhe von rd. 39,1 Millionen DM für die im Einzelplan 60 veranschlagten Sonderprogramme der Jahre 1974 und 1975 (vergleiche folgende Tabelle), die im lfd. Haushaltsjahr planmäßig fortgesetzt und damit im wesentlichen zum Abschluß gebracht werden konnten.

Zur Fertigstellung der Baumaßnahmen, die im Rahmen der Sonderprogramme finanziert worden sind, steht der noch offene Restbetrag von 10,1 Millionen DM auch im Hhj. 1978 weiter zur Verfügung.

Die Ausgaben des Einzelplans 12 Kap. 12 10 (einschließlich ZIP) im Haushaltsjahr 1977 gliedern sich wie folgt:

Programm	in Millionen DM Ausgaberahmen für den Bundesfernstraßenbau	* Ausgaben in den Vorjahren ** Ausgaben im Haushaltsjahr 1977 Ausgaben insgesamt
— Sonderprogramm zur regionalen und lokalen Abstützung der Beschäftigung nach § 6 Abs. 2 StWG (Kap. 60 93) ..... Mitteilung an die Auftragsverwaltungen: 30. Oktober 1974	12,2	* 12,0 ** 0,2 12,2
— Zusätzliche Bundesausgaben zur Förderung der Konjunktur nach § 6 Abs. 2 StWG (Kap. 60 94) Mitteilung an die Auftragsverwaltungen: 8. Januar 1975	207,0	* 203,3 ** 2,3 205,6
— Programm zur Stärkung von Bau- und anderen Investitionen nach § 6 Abs. 2 in Verbindung mit § 8 StWG (Kap. 60 95) .. Mitteilung an die Auftragsverwaltungen: 10. Oktober 1975	195,0	* 149,7 ** 36,6 186,3
insgesamt:	414,2	404,1

	Millionen DM
Unterhaltung und Instandsetzung von BAB (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	291,7
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	370,2
Unterhaltung und Instandsetzung	661,9
Deckenerneuerung, Um- und Ausbau von Betriebsstrecken der BAB (ohne Grunderwerb)	318,9
Oberbauerneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen auf BAB (ohne Grunderwerb)	475,6
Neubau des Grundnetzes BAB und der Ergänzungsstrecken (ohne Grunderwerb)	1 939,7
Hochbauten an BAB	44,0
	2 778,2
Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	1 085,1
Neubau von Bundesstraßen	515,8
Hochbauten an Bundesstraßen	24,6
	1 625,5

Grunderwerb, Ersatzraumbeschaffung und Zinszuschüsse für BAB	285,3
desgl. für Bundesstraßen	205,9
	491,2
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	130,7
Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleitung entstehen	130,6
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz	87,5
Forschung, Veröffentlichung und Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	15,0
Verschiedenes	62,1
zusammen . . .	5 982,7

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen 1950 bis 1977, sowie darüber hinaus das vorgesehene Planungs-Soll im Rahmen des 2. Fünfjahresplanes 1976 bis 1980.

3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen

Ausgabemittel (Kassenmittel) werden stets nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Da die Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaues im Regelfall über mehrere Jahre laufen, bis eine Verkehrsübergabe erfolgen kann, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschritts eingegangen werden müsen, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Titelgruppe 01

Im Jahre 1977 standen insgesamt 3 000 Millionen DM VE zur Verfügung mit folgenden Fälligkeiten

im Haushaltsjahr	1978	1 900 Millionen DM
	1979	900 Millionen DM
	1980	200 Millionen DM

Während 70 Millionen DM davon für die zentralen Belange verblieben, erhielten die Länder als Auftragsverwaltungen für den Bundesfernstraßenbau den Hauptanteil der VE-Zuteilungen in Höhe von 2 930 Millionen DM, zu dem noch Festlegungen der Vorjahre 1975 und 1976 von weiteren rd. 680 Millionen DM hinzutraten, so daß sich zugunsten der Bauvorhaben ein Verfügungsrahmen von rd. 3 600 Millionen DM ergab, der zu rd.

Abbildung 1

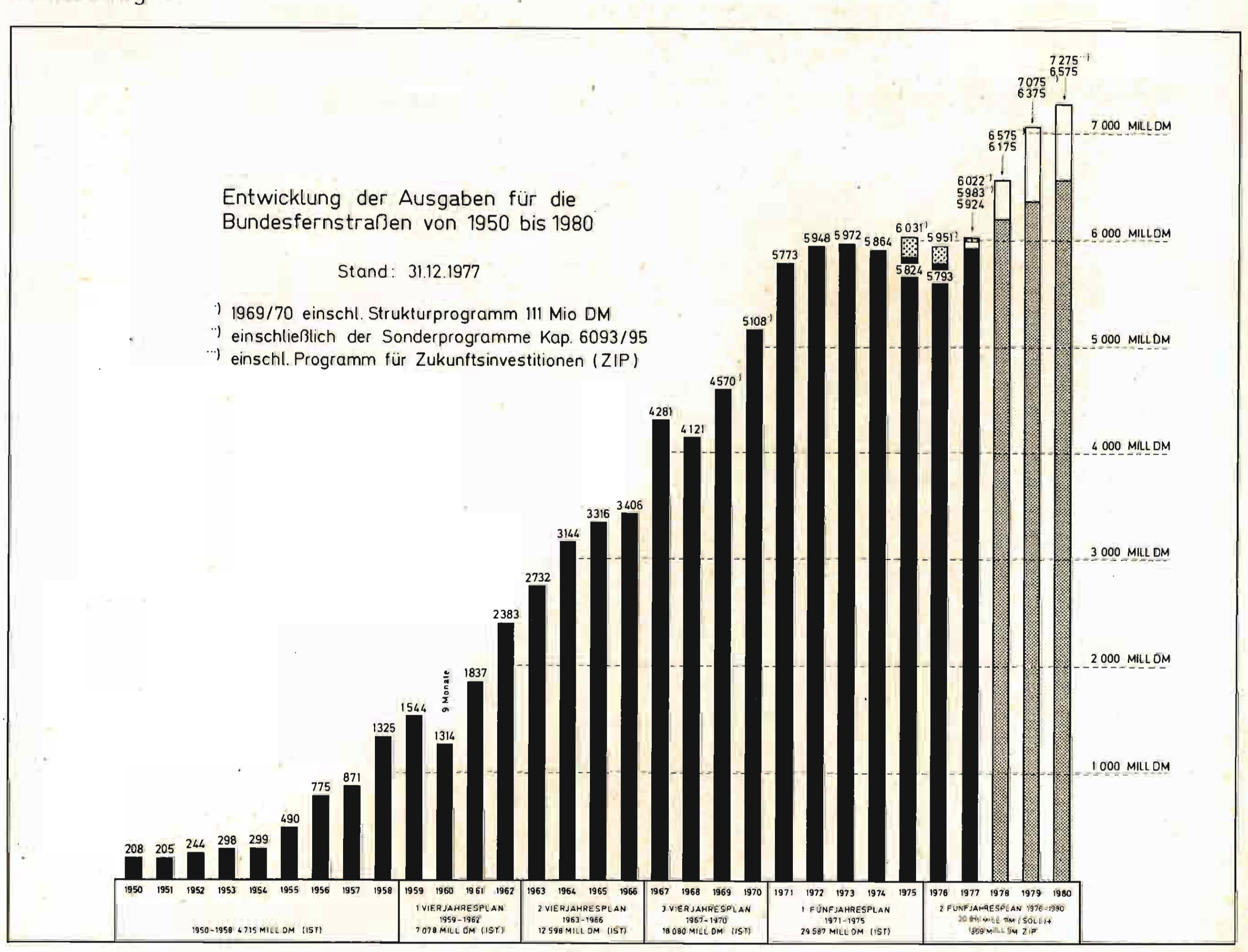
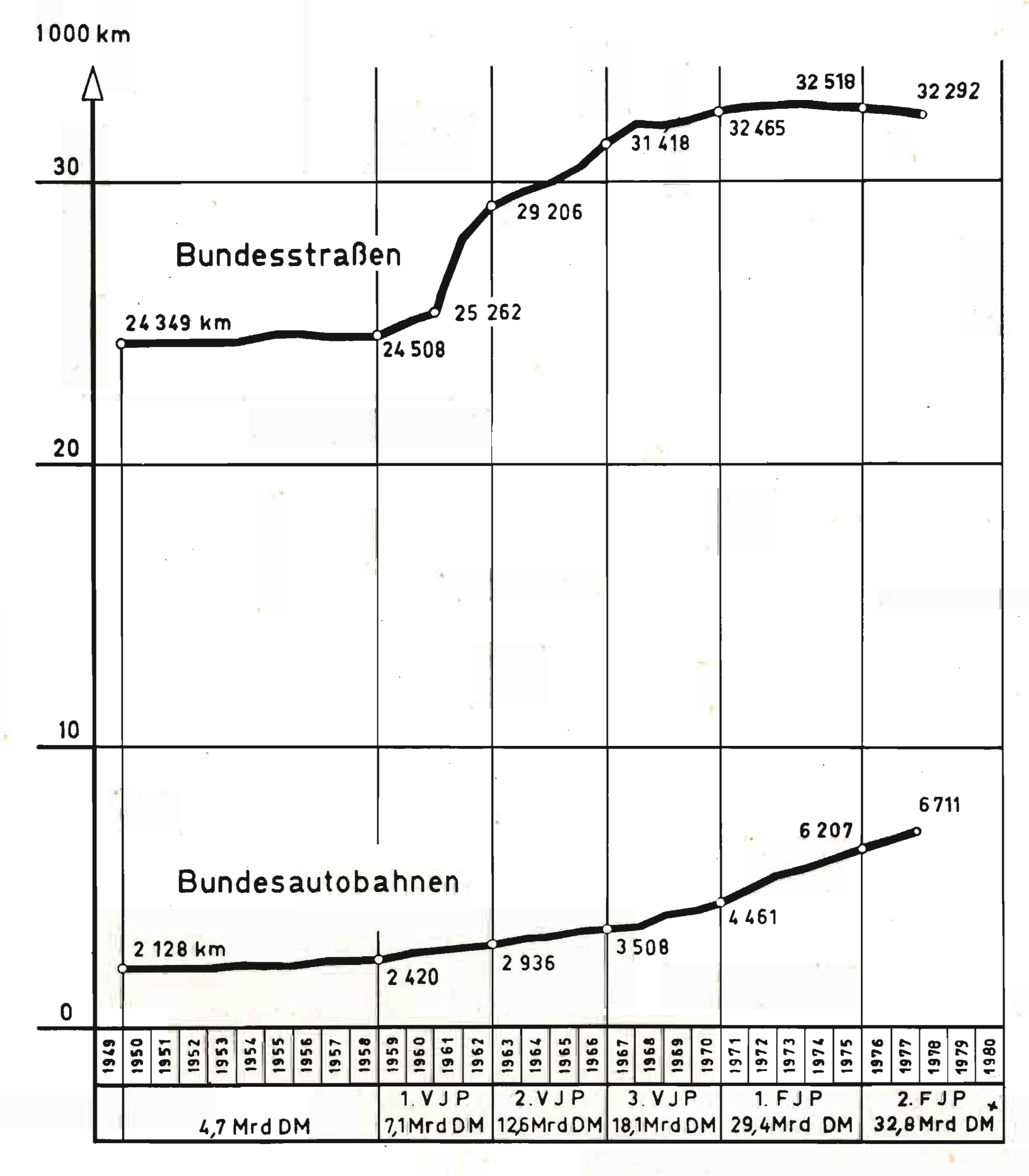


Abbildung 2



VJP = Vierjahresplan, FJP = Fünfjahresplan

*Soll - 2. FJP + Zip (1,9 Mrd)

Tabelle 3

Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1977

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 31. Dez.	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dez.	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dez. (Spalte 2 + 4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
1	2	3	4	5	6	7
1949	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1950	2 128,0	—	24 327,4	— 22,0	26 455,4	— 22,0
1951	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1952	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	— 77,0	26 381,7	— 73,7
1953	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1954	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1955	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1956	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	— 71,7	26 742,8	+ 2,7
1957	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	— 1,6	26 752,4	+ 9,6
1958	2 420,0	+ 147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1959[1])	2 551,2	+ 131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1960	2 670,6	+ 119,4	24 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1961	2 830,4	+ 159,8	28 014,3	+ 2 752,1	30 844,7	+ 2 911,9
1962	2 935,8	+ 105,4	29 206,1	+ 1 191,8	32 141,9	+ 1 297,2
1963	3 076,9	+ 141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1964	3 204,3	+ 127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1965	3 371,5	+ 167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1966	3 508,4	+ 136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+ 1 039,2
1967	3 616,6	+ 108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1968	3 966,6	+ 350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1969	4 110,3	+ 143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1970	4 460,6	+ 350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1971	4 827,8	+ 367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1972	5 258,3	+ 430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1973	5 481,0	+ 222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1974 *)	5 741,8	+ 260,8	32 594,0	— 109,0	38 335,8	+ 151,8
1975 *)	6 207,0	+ 465,2	32 518,0	— 76,0	38 725,2	+ 389,2
1976 *)	6 434,5	+ 227,5	32 460,0	— 58,0	38 894,5	+ 169,5
1977 *)	6 711,0	+ 276,5	32 292,0	— 168,0	39 003,0	+ 108,5

[1]) ab 1959 einschließlich Saarland
*) die Längen basieren auf statistisch ermittelten Bestandsveränderungen

93 % in Anspruch genommen wurde. Im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung konnte zu Beginn des Jahres bis zur Zuweisung der im Kapitel 12 10 vorgesehenen Verpflichtungsermächtigungen des laufenden Haushaltsjahres (VE 1977) mit Hilfe der noch nicht ausgeschöpften Zuweisungen des vorangegangenen Haushaltsjahres eine störungsfreie Fortführung des Baugeschehens erreicht und sichergestellt werden.

Titelgruppe 02

Im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) standen insgesamt 320 Millionen DM zur Verfügung mit folgenden Fälligkeiten

im Haushaltsjahr 1978	200 Millionen DM
1979	100 Millionen DM
1980	20 Millionen DM

Im Verlaufe des Haushaltsjahres 1977 — erstes Anlaufjahr für das ZIP — wurden 190 Millionen DM zu Lasten der Haushaltsjahre 1978 bis 1980 in Anspruch genommen.

3.1.3 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1977 lagen aus den Vorjahren Bindungen in Bauverträgen in Höhe von 3 210 Millionen DM vor, davon 2 930 Millionen DM zu Lasten der Ausgabemittel 1977 und 680 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1978 bis 1980.

Im Haushaltsjahr 1977 wurden neue Bauaufträge in Höhe von 4 550 Millionen DM erteilt, davon 1 870 Millionen DM zu Lasten von Ausgabemitteln 1977 und 2 680 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1978 bis 1980.

Dazu kommen Bauaufträge in Höhe von rd. 200 Millionen DM im Rahmen des ZIP zu Lasten von Ausgabemitteln und Verpflichtungsermächtigungen.

3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen

3.2.1 Neubau von Bundesautobahnen

Für den Neubau von Bundesautobahnen, einschließlich Hochbauten und Grunderwerb, wurden im Berichtsjahr insgesamt 2 250,0 Millionen DM ausgegeben. Die Gesamtausgaben für den Autobahnneubau gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Neubau von Bundesautobahnen (Grundnetz)	
Baumittel (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	1 427,9
Grunderwerb	160,6
	1 588,5
Neubau von Bundesautobahnen (Ergänzungsstrecken)	
Baumittel	511,8
Grunderwerb	85,5
	597,3
Hochbauten	44,0
Für Ersatzraumbeschaffung	20,2
	2 250,0

1977 wurden das Autobahnnetz durch Verkehrsfreigaben von rd. 157 km neuer Streckenteile und rd. 119 km Aufstufungen von 6 435 km[1]) Länge auf 6 711 km[1]) vergrößert. Die als Anlage beigefügte Bauleistungskarte gibt einen Überblick über die Fertigstellungen im Berichtsjahr.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten Autobahn-Neubaustrecken sind folgende besonders hervorzuheben.

Bremen–Cuxhaven (A 27)

Als Teilstück dieser neuen Autobahnverbindung wurde der rd. 34 km lange Streckenabschnitt zwischen der Anschlußstelle Bremen/Burglesum und der Anschlußstelle Nesse/Bremerhaven-Süd fertiggestellt und dem Verkehrs übergeben. Damit besteht nunmehr von Bremerhaven aus eine durchgehende Autobahnverbindung nach Bremen mit Anschluß an das Autobahnnetz des übrigen Bundesgebietes.

Hamburg–Flensburg (A 7)

Mit Fertigstellung der 7,6 km langen Teilstrecke der BAB Hamburg—Flensburg zwischen den Anschlußstellen Schleswig/Jagel und Schleswig/Schuby (B 201) waren Ende 1977 von der 144 km langen Gesamtstrecke 126 km durchgehend befahrbar.

Gießen–Aschaffenburg (A 45)

Im Zuge der in Bau befindlichen BAB-Neubaustrecke östlich von Frankfurt wurde ein weiteres Teilstück von 12,9 km Länge zwischen der Anschlußstelle Berstadt (B 455) und der Anschlußstelle Staden (B 275) dem Verkehr übergeben. Somit waren Ende 1977 von der insgesamt 67,6 km langen „Osttangente Frankfurt" bereits 31,3 km fertiggestellt.

Köln–Trier (A 1)

Mit der Fertigstellung der 24,0 km langen Teilstrecke zwischen Brühl-Süd (L 183) und Wißkirchen (B 266) besteht nunmehr eine Schnellverbindung bis an den Rand der Eifel. Dieser neue Streckenabschnitt verlängert die bereits bestehende Autobahnumgehung Brühl und verbindet sie zugleich mit der linksrheinischen Autobahn Krefeld—Ludwigshafen (A 57/A 61) bei Bliesheim.

Stuttgart–Singen (A 81)

Im Zuge der in Bau befindlichen Autobahn konnte ein weiterer Streckenabschnitt von 12,5 km Länge zwischen Rottweil und der Anschlußstelle Villingen-Schwenningen zur (örtlichen) Entlastung der Bundesstraßen B 14 und B 27 dem Verkehr übergeben werden. Von der rd. 138 km langen Autobahn sind im südlichen Raum nunmehr 60,3 km zwischen Rottweil und Singen durchgehend befahrbar.

BAB-Ring Berlin (West) (A 10)
BAB Berlin–Südost (A 13)

Der Schwerpunkt der Bauarbeiten in Berlin lag im Südostteil der Stadt. Die Arbeiten am Knotenpunkt Innsbrucker Platz (A 10 in Schöneberg) sind so weit fortgeschritten, daß die Anlage im April 1978 für den Verkehr freigegeben werden konnte.

[1]) ohne die zweibahnigen Bundesstraßen

BAB Berlin–Hamburg (A 11)

Der Tunnel unter dem Flughafen Tegel ist im Rohbau fertiggestellt. Die Ausbauarbeiten sind im Gange. Die Verkehrsfreigabe ist — wegen des günstigen Baufortschritts etwa 1 Jahr früher als geplant — nunmehr für Anfang 1979 vorgesehen.

Erwähnenswert ist neben einer Reihe weiterer Strecken noch die Fertigstellung folgender Streckenabschnitte, die zur Verlängerung oder Ergänzung schon in Betrieb befindlicher Teile von wichtigen BAB-Strecken führte:

Ulm–Füssen (A 7)
Burlafingen (B 10) bis Illertissen

Heinsberg–Jüchen (A 46)
Wanlo (A 61) bis Jüchen (A 44)

Bamberg–Fürth (A 73)
Baiersdorf-Süd bis Erlangen-Werker (B 4)

Regensburg–Weiden (A 93)
Pfaffenstein bis Regensburg-Nord

Gegenüber Ende 1976 hat sich die Länge der in Bau befindlichen Bundesautobahn-Neubaustrecken um 120 km von rd. 800 auf 920 (davon 170 km einbahnig) erhöht.

Die Bauarbeiten auf den in Bau befindlichen Strecken sind so vorangekommen, daß im Jahre 1978 voraussichtlich mit Fertigstellungen von etwa 270 km, davon einbahnig 23 km, zu rechnen ist.

3.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen

Für den Aus- und Neubau von Bundesstraßen wurden im Jahre 1977 insgesamt 1 870,5 Millionen DM ausgegeben.

Die Ausgaben gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	479,6
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	389,9
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	215,6
Neubau	515,8
Hochbauten	24,6
	1 625,5
dazu aus den Sonderprogrammen (Kap. 60 93/60 94/60 95)	39,1
	1 664,6
Grunderwerb und Ersatzraumbeschaffung	205,9
	1 870,5

Mit diesen Mitteln wurden zahlreichen Bundesstraßen neu- bzw. ausgebaut. Nachfolgend sind besonders bedeutsame Einzelvorhaben sowie die Bauleistungen in den Ländern skizziert.

Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg wurden 1977 alle in den Vorjahren begonnenen Bauvorhaben — darunter Maßnahmen im Zuge der B 10, B 14, B 27 im Großraum Stuttgart, B 36 bei Karlsruhe, B 27/B 31 bei Donaueschingen und B 28 bei Tübingen — zügig weitergeführt.

Dem Verkehr wurden 13 km Bundesstraßen übergeben. Von besonderer Bedeutung sind dabei: die Modernisierung der BAB-Anschlußstelle Ulm/West im Zuge der B 10, die Ortsumgehung Neufra im Zuge der B 14, die Beseitigung von zwei schienengleichen Bahnübergängen in Sigmaringen durch die Anlage des Mühlbergtunnels und die B 462 bei Gausbach.

Bayern

In Bayern wurden Baumaßnahmen an Bundesstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 82 km dem Verkehr übergeben. Besonders wichtige Neubaustrecken waren u. a.:

B 14	Ausbau zwischen Nürnberg und westlich Lauf
B 20	Verlegung bei Straubing, 1. Fahrbahn, 1. Bauabschnitt
B 12/388	Verlegung bei Ruhstorf
B 25/85	Verlegung bei Cham
B 173	Verlegung zwischen Überkehr und Schwarzenbach a.W.
B 303	Verlegung zwischen Pfaffendorf und Ibind
B 472	Verlegung bei Miesbach

Bremen und Hamburg

Der in Bremen und Hamburg durchgeführte Straßenbau umfaßt die zur Entlastung und punktuellen Verbesserung des vorhandenen Bundesstraßennetzes notwendigen Baumaßnahmen. Neubaustrecken wurden nicht fertiggestellt.

Hessen

In Hessen wurden rd. 25 km Bundesstraßen fertiggestellt. Besonders wichtige Neubaustrecken waren unter anderem:

B 7	Verlegung zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau/Fürstenhagen
B 40	Verlegung bei Neuhof
B 45	Verlegung bei Beerfelden
B 249	Verlegung zwischen Eschwege/Niederhone (B 27) und Meinhardt/Schwebda (Teilstrecke)
B 253	Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und AS Fritzlar/Süd (A 49)
B 253	Verlegung nordwestlich Dillenburg (Teilstrecke)
B 254	Verlegung bei Schrecksbach
B 519	Verlegung zwischen Hofheim (L 3018) und Königstein (B 8 neu)

Niedersachsen

In Niedersachsen wurden rd. 40,6 km neue Bundesstraßen fertiggestellt. Besonders erwähnenswert sind:

Verlegung der B 27/446 bei Ebergötzen.
Verlegung der B 72 von südwestlich Hesel bis Potshausen.
Ausbau der B 243 von südlich Osterode bis westlich Herzberg sowie der Neubau der B 530 von südlich Emden bis Simonswolde.

Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen wurden rd. 33,2 km zweistreifige bzw. vierstreifige Bundesstraßen fertiggestellt. An größeren Neubaustrecken seien unter anderem erwähnt:

Die Umgehungsstraße Bonn–Mehlem im Zuge der B 9, die Nordumgehung Siegburg im Zuge der B 56, eine Teilstrecke der B 227 zwischen Essen Ruhrallee und Velbert, eine Teilstrecke der Hüttentalstraße (B 54n) zwischen Siegen und Eiserfeld, die Verlegungen der B 239 bei Quernheim und der B 484 auf einer Teilstrecke zwischen Siegburg und Overath, sowie die Hochstraße Kamen im Zuge der B 233. Etwa 14 km Ausbauarbeiten an Bundesstraßen konnten vollendet werden.

Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz wurden rd. 32 km Bundesstraßen fertiggestellt.

An größeren Neubaustrecken sind zu nennen:

die Verlegung der B 42 Lahnstein–Braubach, die Verlegung der B 48 bei Rockenhausen, die Ortsumgehung Stadtkyll im Zuge der B 51 und der Ausbau der Ortsdurchfahrt Kirchen im Zuge der B 62. Weiterhin wurde ein schienengleicher Bahnübergang an der B 48 in Bayerfeld–Cölln beseitigt.

Saarland

Im Saarland wurde die Verlegung der B 51 in Völklingen fertiggestellt.

Die Bauarbeiten an den Verlegungen der B 51 bei Merzig, der B 268 bei Losheim, der B 41 bei Neunkirchen und der B 268/269 in Lebach wurden zügig weitergeführt.

Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein konnten rd. 11 km Bundesstraßen für den Verkehr freigegeben werden. Von besonderer Bedeutung sind:

die Verlegung der B 5 zwischen Tönnig und Hemme sowie die Verlegung der B 503 zwischen Sprenge und Dänischhagen.

3.2.3 Erneuerung und Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

Für die älteren Bundesautobahnen wurde 1975 ein Langzeitprogramm aufgestellt, das sicherstellen soll, bestimmte Strecken durch Erneuerung und Modernisierung so schnell wie möglich dem Verkehrsaufkommen sowie dem Ausbaustandard der BAB-Neubaustrecken anzupassen. Die immer größer werdende Bedeutung dieser Aufgabe spiegelt sich in den steigenden Aufwendungen wieder. Neben der seit vielen Jahren betriebenen Deckeninstandsetzung, u. a. infolge Spikes- und Temperaturschäden, ist die Erweiterung überlasteter Autobahnbetriebsstrecken durch Anbau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen hinzugekommen.

Mit den Querschnittserweiterungen sind im allgemeinen auch Erweiterungen an Anschlußstellen, Knotenpunkten sowie an Tank- und Rastanlagen verbunden.

Im Haushalt 1977 wurden folgende Beträge aufgewendet:

	Millionen DM
Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	188,6
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	28,7
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	101,6
Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen einschließlich Erneuerung von Fahrbahndecken	475,6
Grunderwerb	19,0
Gesamtausgaben für die Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken	813,5

Im Jahre 1977 wurden Richtungsfahrbahnen in einer Länge von 208,5 km grunderneuert. Daneben erfolgten in größerem Umfang Instandsetzungsarbeiten durch Aufbringen neuer Deckschichten.

Weiter wurden im Berichtsjahr an Richtungsfahrbahnen alter Autobahnbetriebsstrecken in einer Länge von 121,7 km Standstreifen angebaut.

Darüber hinaus sind Richtungsfahrbahnen in einer Länge von 157,2 km durch den Anbau zusätzlicher Fahrstreifen – davon 150,7 km einschließlich Standstreifen – erweitert worden.

Dabei konnte zwischen dem Autobahnkreuz Bremen und der Anschlußstelle Bremen–Brinkum ein längerer Abschnitt (rd. 14 km) mit sechs Fahrstreifen und beiderseitigen Standstreifen durchgehend in Betrieb genommen werden.

Die Karte 1 „Langzeitprogramm zur Erneuerung und Modernisierung der Bundesautobahnbetriebsstrecken" gibt u. a. einen Überblick über die Leistungen im Berichtsjahr.

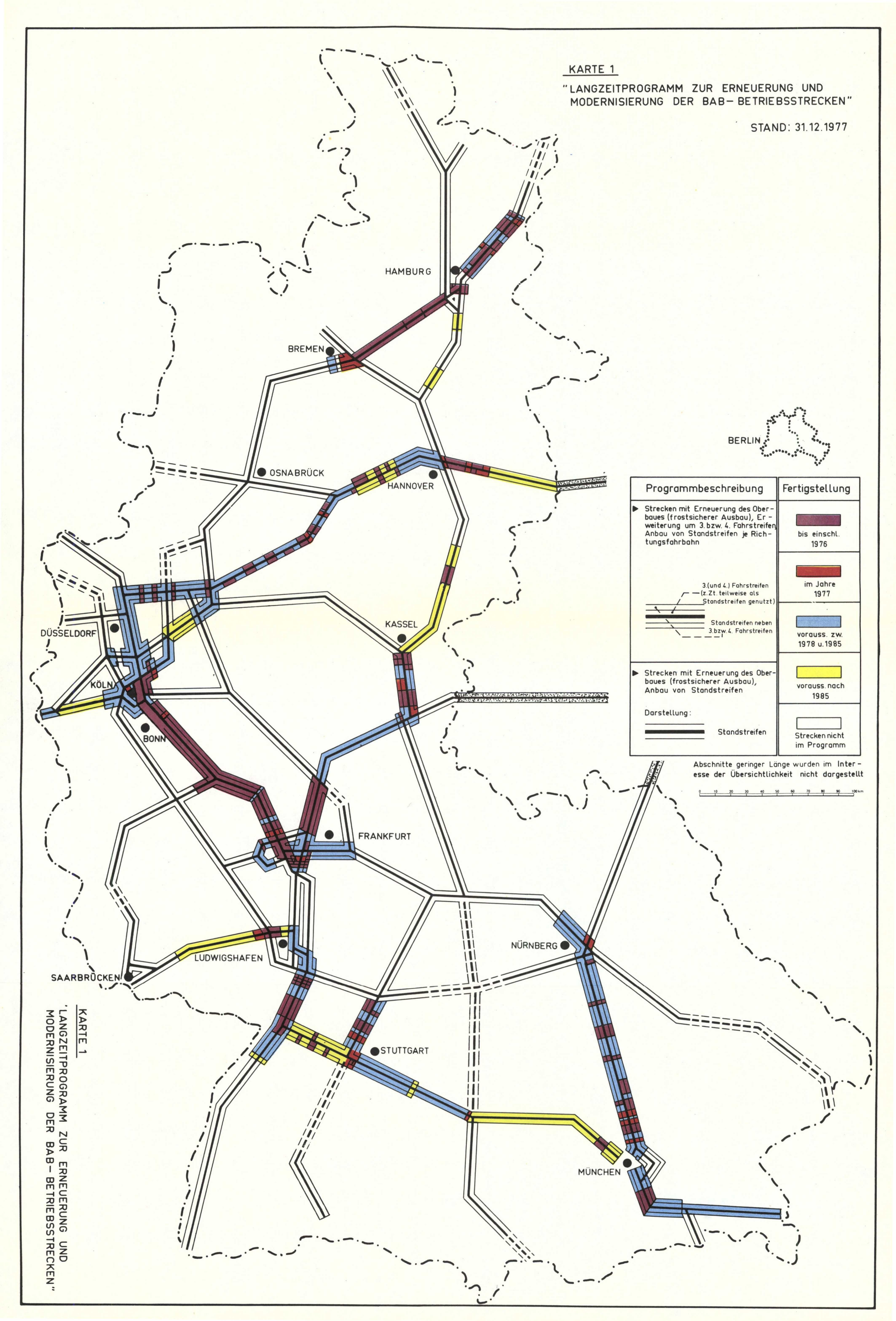
3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rd. 725 neue Bauwerke erhöht, so daß ein Gesamtbestand von rd. 24 850 Brücken erreicht ist. Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt rd. 850 km, ihre Gesamtfläche — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — 15,8 Millionen m².

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern) haben im Bundeshaushaltsplan keinen besonderen Titel. Im Mittel betragen sie etwa 30 % der reinen Bauausgaben einer Strecke (ohne Grunderwerb), das sind im Berichtsjahr rd. 1,4 Mrd. DM.

Fertigstellung

Folgende bemerkenswerte Bauwerke wurden im Jahre 1977 fertiggestellt:



KARTE 1
"LANGZEITPROGRAMM ZUR ERNEUERUNG UND MODERNISIERUNG DER BAB-BETRIEBSSTRECKEN"
STAND: 31.12.1977
HAMBURG
BREMEN
BERLIN
OSNABRÜCK
HANNOVER
KASSEL
DÜSSELDORF
KÖLN
BONN
FRANKFURT
NÜRNBERG
LUDWIGSHAFEN
SAARBRÜCKEN
STUTTGART
MÜNCHEN
Programmbeschreibung
Fertigstellung
Strecken mit Erneuerung des Oberbaues (frostsicherer Ausbau), Erweiterung um 3. bzw. 4. Fahrstreifen, Anbau von Standstreifen je Richtungsfahrbahn
3.(und 4.) Fahrstreifen (z.Zt. teilweise als Standstreifen genutzt)
Standstreifen neben 3.bzw.4. Fahrstreifen
Strecken mit Erneuerung des Oberbaues (frostsicherer Ausbau), Anbau von Standstreifen
Darstellung:
Standstreifen
bis einschl. 1976
im Jahre 1977
vorauss. zw. 1978 u. 1985
vorauss. nach 1985
Strecken nicht im Programm
Abschnitte geringer Länge wurden im Interesse der Übersichtlichkeit nicht dargestellt
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 km
KARTE 1
"LANGZEITPROGRAMM ZUR ERNEUERUNG UND MODERNISIERUNG DER BAB-BETRIEBSSTRECKEN"

— die Verbreiterung der Weserbrücke in Bremen im Zuge der A 1 auf sechs Fahrstreifen mit einer Länge von 580 m und Baukosten von rd. 22 Millionen DM,

— die Donaubrücke Straubing im Zuge der B 20 als Stabbogenbrücke in Stahl und Vorlandbrücken in Spannbeton, Gesamtkosten 13,7 Millionen DM,

— die Hochstraße Stotel im Zuge der A 27 mit einer Länge von 662 m und Anschlußrampen mit einer Gesamtlänge von rd. 490 m und Gesamtkosten von 21,4 Millionen DM,

— die Überführung der A 30 als Stahlverbundkonstruktion über den Mittellandkanal bei Hörstel, Baukosten 6 Millionen DM.

Fortführung

An einer Vielzahl von Großbrücken sind die Arbeiten fortgeführt worden, darunter Strom- bzw. Flußbrücken über den Rhein (5), Weser (1), Donau (2), Main (4), Neckar (2), Isar (1), Lahn (1). Hervorzuheben sind folgende Bauwerke:

— Kochertalbrücke Geislingen im Zuge der A 6 Weinsberg–Nürnberg mit einer Länge von rd. 1 170 m und einer Höhe von 185 m über der Talsohle, Baukosten 70,2 Millionen DM

— Weserbrücke bei Bad Oeynhausen im Zuge der A 2 mit einer Länge von rd. 455 m einschließlich Vorlandbrücken, Baukosten 16 Millionen DM

— Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal im Zuge der A 2 bei Dortmund, Baukosten 9 Millionen DM

— Unterführung der DB-Strecke Frankfurt–Limburg im Zuge der A 5 Kassel–Frankfurt/Main mit einer Stahlbrücke, Baukosten 14 Millionen DM

— Autobahnknoten A 61/A 63 bei Albig, Baukosten 9 Millionen DM

— Hammerbachtalbrücke im Zuge der A 3 Regensburg–Passau, Baukosten 10 Millionen DM

— Jagsttalbrücke bei Wollmershausen im Zuge der A 6 Weinsberg–Nürnberg, Baukosten 11 Millionen DM

— Mainbrücke Rüsselsheim im Zuge der B 519 mit einer Länge von rd. 400 m, Baukosten 10 Millionen DM

— Schloßbergtunnel mit Neckarbrücke im Zuge der B 28 in Tübingen, Baukosten 20 Millionen DM

— 2 Neckarbrücken bei Hirschhorn im Zuge der B 37, Baukosten 16,5 Millionen DM.

Beginne

Im Jahre 1977 wurden rd. 50 größere Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen begonnen. Zu den interessantesten Bauwerken gehören:

— die Isarbrücke Landshut im Zuge der A 92 mit einer Länge von 483 m, Baukosten 12,5 Millionen DM,

— der Sondierstollen für den Engelberg Basistunnel im Zuge der A 81 zur Erkundung der Gebirgsstruktur mit Kosten von 5 Millionen DM,

— die Verbreiterung der Aulatalbrücke im Zuge der A 7, Baukosten rd. 10 Millionen DM,

— die Rheinbrücke bei Weil im Zuge der B 532 mit einer Länge von 289 m als Grenzbrücke nach Frankreich,

— die Talbrücke Untereuernheim im Zuge der A 70 mit einer Länge von 497 m,

— Hangbrücke und Siegbrücke im Zuge der Hüttentalstraße B 62, Baukosten rd. 10 Millionen DM,

— Autobahnkreuz Singen, Verknüpfung der A 98 mit der A 81 durch Anschlußfahrbahnen, Baukosten rd. 7 Millionen DM.

In Vorbereitung

Weitere 300 Brückenbauwerke mit einer Bausumme von insgesamt 1,0 Mrd. DM befinden sich im Berichtsjahr in der Planung und werden in Kürze ausgeschrieben bzw. vergeben.

Von den Bauwerken, die in nächster Zeit begonnen werden, sind besonders hervorzuheben:

— Mainbrücke Markbreit im Zuge der A 7 Würzburg–Ulm mit einer Länge von 980 m

— Rottachtalbrücke im Zuge der A 7 Ulm–Füssen mit einer Länge von 723 m

— Donaubrücke Ingolstadt im Zuge der A 9 Nürnberg–München mit einer Länge von 379 m

— Verbreiterung der Holledau-Talbrücke im Zuge der A 9 Nürnberg–München mit einer Länge von 392 m

— Hochstraße über den Bahnhof Trier–Ehrang im Zuge der B 52 mit einer Länge von 459 m

— Mainbrücke Steinheimerbogen im Zuge der B 43 mit einer Länge von 709 m.

Die im Jahre 1977 fertiggestellten und die Ende 1977 im Bau befindlichen Großbauwerke sind in der Karte 2 „Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen" dargestellt und im Anhang unter 6.3 näher erläutert.

3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen sind im Jahre 1977 661,9 Millionen DM aufgewendet worden, davon für Bundesautobahnen 291,7 Millionen DM und für Bundesstraßen 370,2 Millionen DM. In diesen Beträgen sind die Aufwendungen für Beschaffung von Fahrzeuge und Geräte für die Straßenunterhaltung sowie die Kosten für den Winterdienst und die Betriebskosten der Beleuchtungsanlagen enthalten.

Nach fünf vorausgegangenen milden Wintern brachte 1976/77 einen strengeren Winter mit entsprechend hohem Winterdienstaufwand. Die Kosten des Winterdienstes auf den Bundesfernstraßen beliefen sich auf rd. 86,5 Millionen DM und machten 13,1 % der Unterhaltungskosten aus. Davon entfielen auf Bundesautobahnen 33,2 Millionen DM (3 794 DM/km) und auf Bundesstraßen 53,3 Millionen DM (1 877 DM/km).

Wegen der allgemeinen Kostensteigerung ist wiederum eine Anhebung der Unterhaltungskostensätze — Kilometersätze ohne die Anteile für Fahrzeug- und Gerätebeschaffung und den Betrieb der Beleuchtungsanlagen — notwendig geworden.

Tabelle 4

Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen

Bezeichnung	DM je km	
	alter Satz 1976	neuer Satz 1977
Bundesautobahnen		
4streifig	32 000	33 200
5streifig	37 500	40 000
6streifig	43 000	45 000
8streifig	54 000	58 000
Auf- und Abfahrtsarme	10 700	11 200
Bundesstraßen		
2streifig	10 700	11 200
3streifig	16 000	19 000
4streifig	21 300	24 000
Auf- und Abfahrtsarme	10 700	11 200

Durch die unter Punkt 2.5 erwähnten Rationalisierungsmaßnahmen soll die Wirtschaftlichkeit der Unterhaltung der Bundesfernstraßen weiter verbessert werden.

4 Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1977

4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

4.1.1 Beseitigung und Ausschaltung von Bahnübergängen

Im Jahre 1977 wurden im Zuge von Bundesstraßen 18 Bahnübergänge durch Bauwerke beseitigt und 5 Bahnübergänge durch Straßenverlegungen ausgeschaltet. Somit sind von 1949 bis 1977 insgesamt 351 beseitigt und 223 ausgeschaltet worden.

4.1.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

In der Berichtszeit sind rd. 30 Millionen DM für die Erweiterung des Autobahnfernmeldenetzes und die Verbesserung bestehender Fernmeldeanlagen an den Bundesautobahnen aufgewendet worden. U. a. sind 230 km Bundesautobahnen neu mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet worden, so daß nunmehr 6 230 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind.

Um die Voraussetzungen für die Rationalisierung des BAB-Fernmeldedienstes in den Autobahnmeistereien zu schaffen, wurde:

— der Ersatz der Handvermittlungen in den Autobahnmeistereien durch Selbstwählanlagen fortgesetzt;

— eine verbesserte Notruftechnik, die u. a. eine automatische Identifizierung des Standortes des Hilfesuchenden ermöglicht, erprobt und eingeführt;

— der Funkverkehr zwischen den Notrufzentralen der Autobahnmeistereien und den Pannenhilfsdiensten der Automobilclubs neu geregelt.

Die Umstellungen erfolgen schrittweise.

4.1.3 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Im Jahre 1977 wurde am Autobahndreieck Dernbach an der BAB A 3 (Frankfurt–Köln) eine Ableitungsanlage installiert, mit der bei Verkehrsschwierigkeiten auf der A 3 nördlich des Dreiecks der aus Süden kommende nordwärts (Köln, Aachen, Ruhrgebiet) gerichtete Verkehr über die BAB A 48 zum Autobahnkreuz Koblenz und von dort weiter über die BAB A 61 in nördliche Richtung umgelenkt werden kann. Die Anlage arbeitet mit additiven, zusätzlich zur vorhandenen Wegweisung installierten Wechselwegweisern. Die Beeinflussungsmaßnahmen stützen sich auf Verkehrsdaten, die die Zentrale Montabaur aufbereitet. Die Daten werden auf der A 3 im Bereich der dort bereits in den Vorjahren installierten Verkehrsbeeinflussungsanlage Dernbach–Köln und zusätzlich im Ableitungsbereich des Autobahndreiecks Dernbach sowie auf der Umlenkungsstrecke erfaßt.

Die an anderen Stellen des BAB-Netzes eingerichteten Versuchsanlagen zur Verkehrsbeeinflussung arbeiten weiterhin zufriedenstellend. Die automatisch arbeitende Stauwarnanlage bei Aichelberg auf der BAB A 8 hat zu einem spürbaren Rückgang der Unfälle geführt.

4.1.4 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere

Im Berichtsjahr sind weitere 258 km Schutzzäune an 154 km Bundesautobahnen errichtet worden. Damit hat sich die Gesamtlänge der an BAB errichteten Schutzzäune auf 1 293 km, die Gesamtlänge der mit Schutzzäunen — meist beiderseits — ausgestatteten BAB-Strecken von 670 km auf 824 km erhöht.

4.1.5 Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen

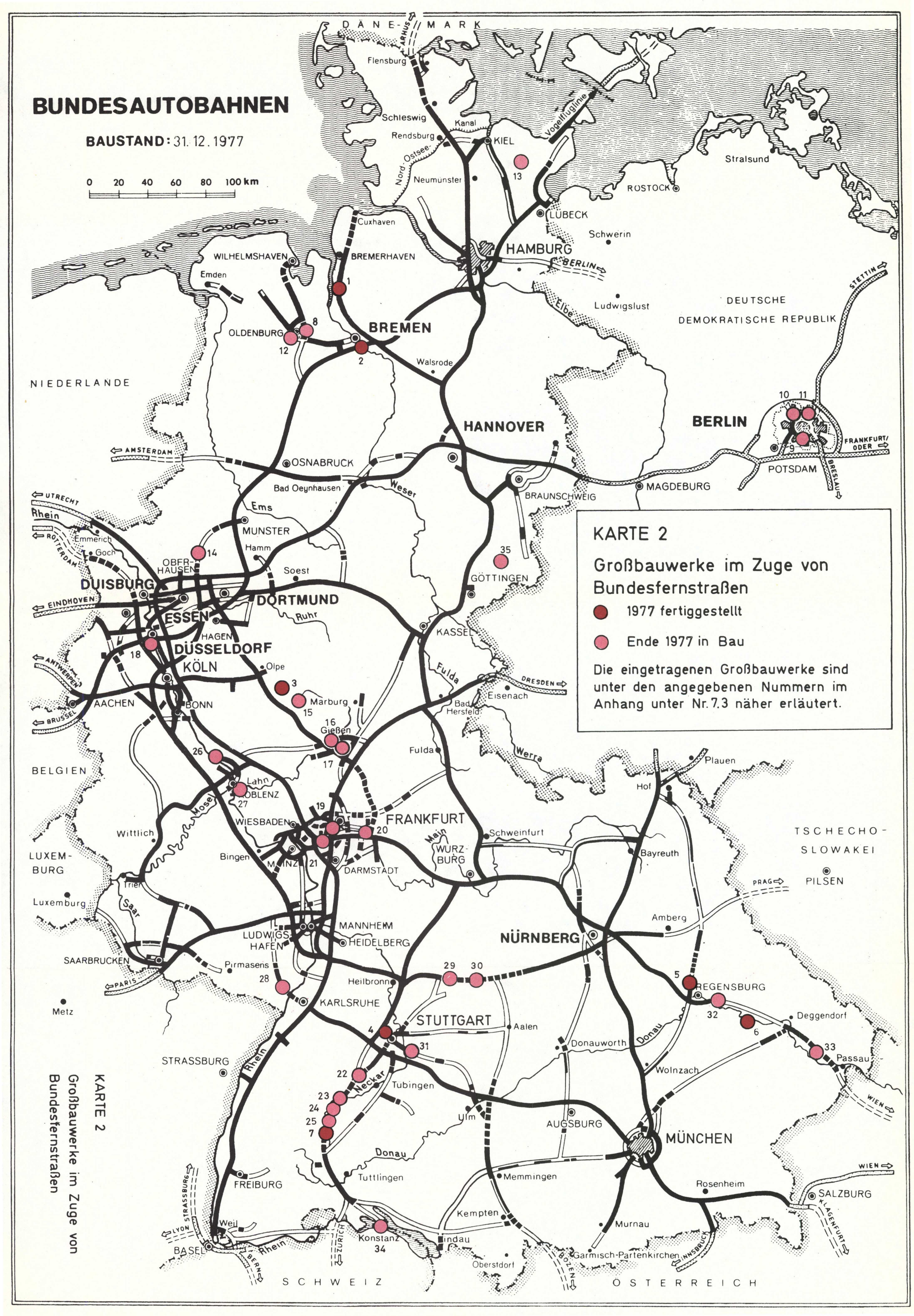
Nach Abstimmung mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder hat der Bundesminister für Verkehr am 16. Dezember 1977 neue Richtlinien für die Planung und Durchführung von Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen eingeführt. Baubetriebspläne werden künftig eine ganzjährige Übersicht aller Maßnahmen von längerer Dauer (über 2 Wochen) sicherstellen. Es läßt sich eine bessere zeitliche Verteilung der Arbeiten erzielen, die vor allem den Ferienreiseverkehr erleichtern hilft (s. Punkt 2.2).

4.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung

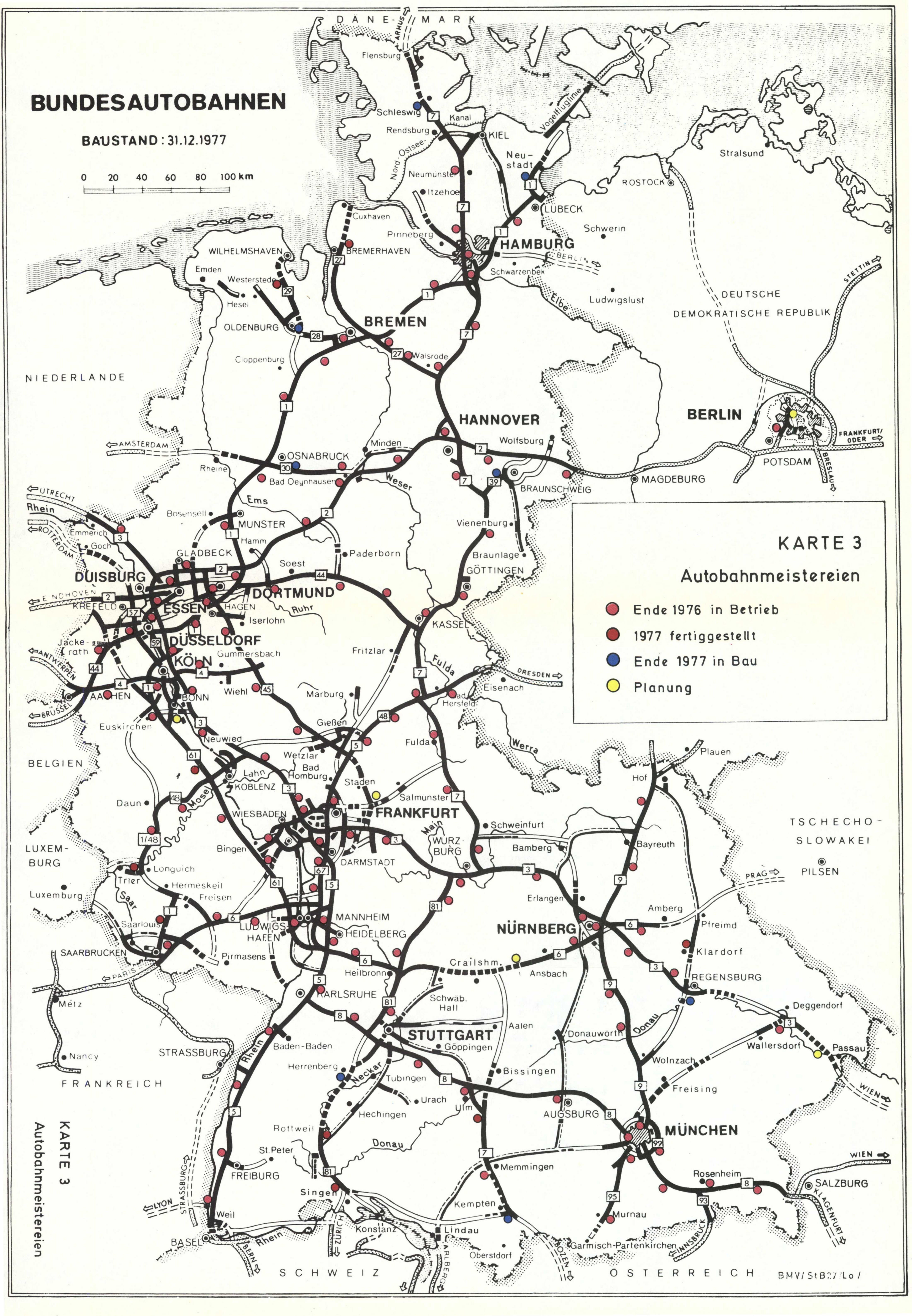
4.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen

Der Verkehrsteilnehmer auf den Bundesautobahnen ist auf besondere Versorgungseinrichtungen angewiesen, um sein Fahrzeug betanken, Mahlzeiten einnehmen oder sich erfrischen zu können, ohne die Bundesautobahn verlassen zu müssen.

Deshalb werden Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben ausgestattet, die Bestandteil der Bundesautobahn sind.



KARTE 2
Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen



BUNDESAUTOBAHNEN
BAUSTAND: 31.12.1977
0 20 40 60 80 100 km
KARTE 3
Autobahnmeistereien
Ende 1976 in Betrieb
1977 fertiggestellt
Ende 1977 in Bau
Planung
DÄNE-MARK
NIEDERLANDE
BELGIEN
LUXEMBURG
FRANKREICH
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
TSCHECHOSLOWAKEI
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
HAMBURG
BREMEN
HANNOVER
BERLIN
DUISBURG
ESSEN
DORTMUND
DÜSSELDORF
KÖLN
FRANKFURT
NÜRNBERG
STUTTGART
MÜNCHEN
KARTE 3
Autobahnmeistereien
BMV/StB27/Lo/



Zu den Nebenbetrieben zählen: Tankstellen, Raststätten, Kioske mit WC und an den Grenzübergängen Wechselstuben. Den Bau der Nebenbetriebe hat sich der Bund vorbehalten, ihre Finanzierung und Bewirtschaftung ist der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) übertragen.

Der Bundesminister für Verkehr und die Gesellschaft für Nebenbetriebe waren auch 1977 mit Erfolg bemüht, den Service an den Bundesautobahnen weiter zu verbessern.

Auf der Grundlage der im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/74 festgelegten Planungs- und Baukonzeption wurden im Berichtszeitraum 9 Tankstellen (davon 3 zunächst als provisorische Anlagen) fertiggestellt und in Betrieb genommen. Im gleichen Zeitraum mußten auch einige Anlagen an Autobahnbetriebsstrecken wegen Straßenbaumaßnahmen oder wegen Baufälligkeit geschlossen werden. Ende 1977 standen insgesamt zur Verfügung:

- 249 Tankstellen, davon 81 mit Verkaufskiosken,
- 162 Raststätten,
- 56 Motels,
- 54 Verkaufskioske mit WC-Anlagen (KWC)
- 58 sonstige Betriebe, wie Campingplätze, Wechselstuben, Speditionsbüros, Lotsendienste, Touristikinformationsstände usw.

In das Bauprogramm 1977 für Erneuerungen, Erweiterungen und Unterhaltungsarbeiten an den Autobahnnebenbetrieben sind, wie im Vorjahr, vor allem Maßnahmen zur Modernisierung bzw. Kapazitätserweiterung und Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltschutzes aufgenommen worden. Es hatte ein Bauvolumen von 62,3 Millionen DM.

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind auf weiteren unbewirtschafteten Autobahnrastplätzen sog. PWC-Anlagen („Parkplatz-WC") errichtet worden. Außer den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Autobahnnebenbetrieben standen den Verkehrsteilnehmern Ende 1977 insgesamt 28 PWC-Anlagen zur Verfügung.

4.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1977 sind 9 Autobahnmeistereien fertiggestellt und in Betrieb genommen worden. Damit stehen heute 124 Autobahnmeistereien zur Verfügung (s. Karte 3). 8 Autobahnmeistereien waren am Jahresende im Bau.

Der Bau bundeseigener Straßenmeistereien wurde im Berichtsjahr ebenfalls fortgesetzt. Neben dem Bund stellen auch die Länder eigene Straßenmeistereien. Die zahlenmäßige Aufteilung zwischen Bund und Ländern erfolgt nach Länge und Gewichtung ihrer jeweiligen Netzanteile.

Zur Zeit gibt es im Bundesgebiet 219 bundeseigene und 413 ländereigene Straßenmeistereien. Sowohl die bundeseigenen als auch die ländereigenen Straßenmeistereien dienen der gemeinsamen Betreuung von Bundes-, Landes- und zum Teil auch von Kreisstraßen.

4.3 Verkehrserhebungen

Das Netz der automatischen Langzeitzählstellen wurde 1977 weiter vervollständigt. Vor allem wurden die Neubaustrecken der Bundesautobahnen mit Induktionsschleifen und Geräten ausgerüstet.

Im Berichtsjahr wurde die Straßenverkehrszählung 1978 vorbereitet. Sie soll sich erstmals vorwiegend auf die Ergebnisse der automatischen Langzeitzählgeräte stützen; manuelle Ergänzungszählungen werden nur in begrenztem Umfang nötig sein.

4.4 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche

Bei dem im Berichtsjahr laufenden Planungen und Bauausführungen wurde den Belangen des Lärmschutzes durch Auswahl möglichst günstiger Trassen und durch geeignete technische Maßnahmen in hohem Maße Rechnung getragen. Die technischen Maßnahmen erstrecken sich im wesentlichen auf:

- die Verbesserung der Linienführung im Grund- und Aufriß in lärmtechnischer Hinsicht
- die Errichtung von Lärmschutzwällen oder -wänden
- den Einbau von Lärmschutzfenster
- Bepflanzungen.

4.5 Landschaft-Bepflanzung

Der landschaftspflegerische Beitrag der Straßenbaubehörden zur Verwirklichung landschaftsplanerischer Ziele ist seit langem darauf ausgerichtet, Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden, wo dieses nicht möglich ist, Schäden auszugleichen bzw. zu mildern. Die Anstrengungen wurden in den letzten Jahren gesteigert und unter dem Begriff des Umweltschutzes weitergeführt.

Im Rahmen der landschaftsgestalterischen Planung fallen der Bepflanzung neben den verkehrstechnischen und bautechnischen Aufgaben auch umweltschützende Aufgaben, wie optische und akustische Abschirmung von Wohngebieten und Erholungsflächen, Staubschutz und anderes mehr zu.

Für die Bepflanzung der Bundesfernstraßen werden derzeit etwa 2 % bis 3 % der Baukosten aufgewendet. Die Kosten für die landschaftsgestalterischen Maßnahmen gehen darüber hinaus. Sie lassen sich zahlenmäßig nur schwer erfassen, da sie in den Kosten für bautechnische und verkehrstechnische Komponenten, z. B. Linienführung, Längsneigung, Einschnitte, Bauwerke und anderes mehr enthalten sind.

5 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

5.1 Straßenbauforschung

Die Forschungsvorhaben für die Straßenbau- und Straßenverkehrsforschung für das Jahr 1977 wurden zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen bera-

ten und im Rahmen der Koordinierung der Forschungstätigkeiten der Bundesressorts abgestimmt. Besondere Schwerpunkte sind Untersuchungen zur Verkehrsbeeinflussung auf Schnellstraßen, zur Rationalisierung der Bauweisen und Einsparung von Baukosten, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit, zur Bewältigung der Umweltprobleme und zur Rationalisierung im Brücken und Ingenieurbau.

5.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Durch eine Reihe von Richtlinien und Merkblättern wurden die Voraussetzungen für sachgerechtes und wirtschaftliches Bauen weiter verbessert.

Die „Richtlinien für die Güteüberwachung von Mineralstoffen im Straßenbau" (RGMin 77) sollen die gleichbleibende Qualität der im Straßenbau zu verwendenden Gesteine zu einem möglichst frühen Zeitpunkt sicherstellen.

Das „Merkblatt für die Hinterfüllung von Bauwerken" legt zweckmäßige Entwurfs- und Bemessungsgrundlagen fest und nennt Anforderungen für Art und Ausführung der Hinterfüllung.

Merkblätter über Eignungsprüfungen bei Bodenverfestigungen mit hochhydraulischen Bindemittel ermöglichen die Verwendung von Böden, die ohne Behandlung im Straßenoberbau nicht einzusetzen wären; sie können durch eine Verfestigung dauerhaft tragfähig und frostsicher gemacht werden.

In Gegenden, in denen frostsicheres Material nicht transport- und kostengünstig beschafft werden kann, stehen nunmehr mit den neu eingeführten Bauweisen mit voll gebundenem Oberbau (Asphaltoberbau, voll hydraulisch gebundener Oberbau) wirtschaftliche Alternativen zur Verfügung.

Die Erfassung und zweckmäßige Beseitigung der durch Spikes und Hitze verursachten Fahrbahnschäden wurde einheitlich geregelt.

5.3 Rationalisierung des Vergabewesens

Die Arbeiten zur Komplettierung des „Standardleistungskataloges für den Straßen- und Brückenbau" (STLK) und dessen Anpassung an die technische Entwicklung wurden fortgesetzt. So sind 2 weitere Leistungsbereiche neu und 2 Leistungsbereiche in 2. überarbeiteter Auflage herausgegeben worden. Insgesamt liegen nunmehr von den vorgesehenen 32 Leistungsbereichen 22 vor.

Für die einheitliche Handhabung von Änderungsvorschlägen oder Nebenangeboten wurden „Hinweise zur Wertung von Änderungsvorschlägen oder Nebenangeboten im Straßen- und Brückenbau" eingeführt.

Um das Bürgschaftsvolumen bei den Baufirmen abzubauen wurde eine Regelung getroffen, nach der auch bei bestehenden Bauverträgen die Bürgschaften (Sicherheiten) nach der Abnahme verringert werden können.

5.4 Internationale Zusammenarbeit

5.4.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit

Sowohl bilateral als auch multilateral wurde die bisherige Zusammenarbeit fortgesetzt. Im Rahmen der bilateralen Zusammenarbeit mit Frankreich sind mehrere nach einem gemeinsamen Programm vorgesehene Arbeiten abgeschlossen und neue Verfahren begonnen worden. Auch mit dem US-Verkehrsministerium konnte die seit langem bestehende Zusammenarbeit auf dem Gebiet der verkehrstechnischen Forschung weiter verfolgt werden.

Im Rahmen der Entwicklungshilfe der Bundesrepublik Deutschland auf dem Gebiet des Straßenwesens wurden verschiedene Projekte gutachterlich betreut.

Folgende grenzüberschreitende Straßenbauvorhaben wurden durch Verträge mit den Nachbarstaaten geregelt:

— Über den Bau einer Rheinbrücke bei Säckingen ist ein Abkommen mit der Schweiz am 28. März 1977 in Kraft getreten.

— Zwischen Lörrach und Weil a. Rhein wird der Bundesrepublik Deutschland der Bau einer zollfreien Straße auf Schweizer Gebiet gestattet. Der entsprechende Staatsvertrag vom 25. April 1977 bedarf noch der Ratifizierung.

— Zwei Rheinbrücken — eine Autobahnbrücke bei Steinenstadt und eine Brücke im Zuge der Bundesstraße 532 bei Weil am Rhein — sollen gebaut werden. Die entsprechenden Staatsverträge mit Frankreich vom 17. November 1977 bedürfen noch der Ratifizierung.

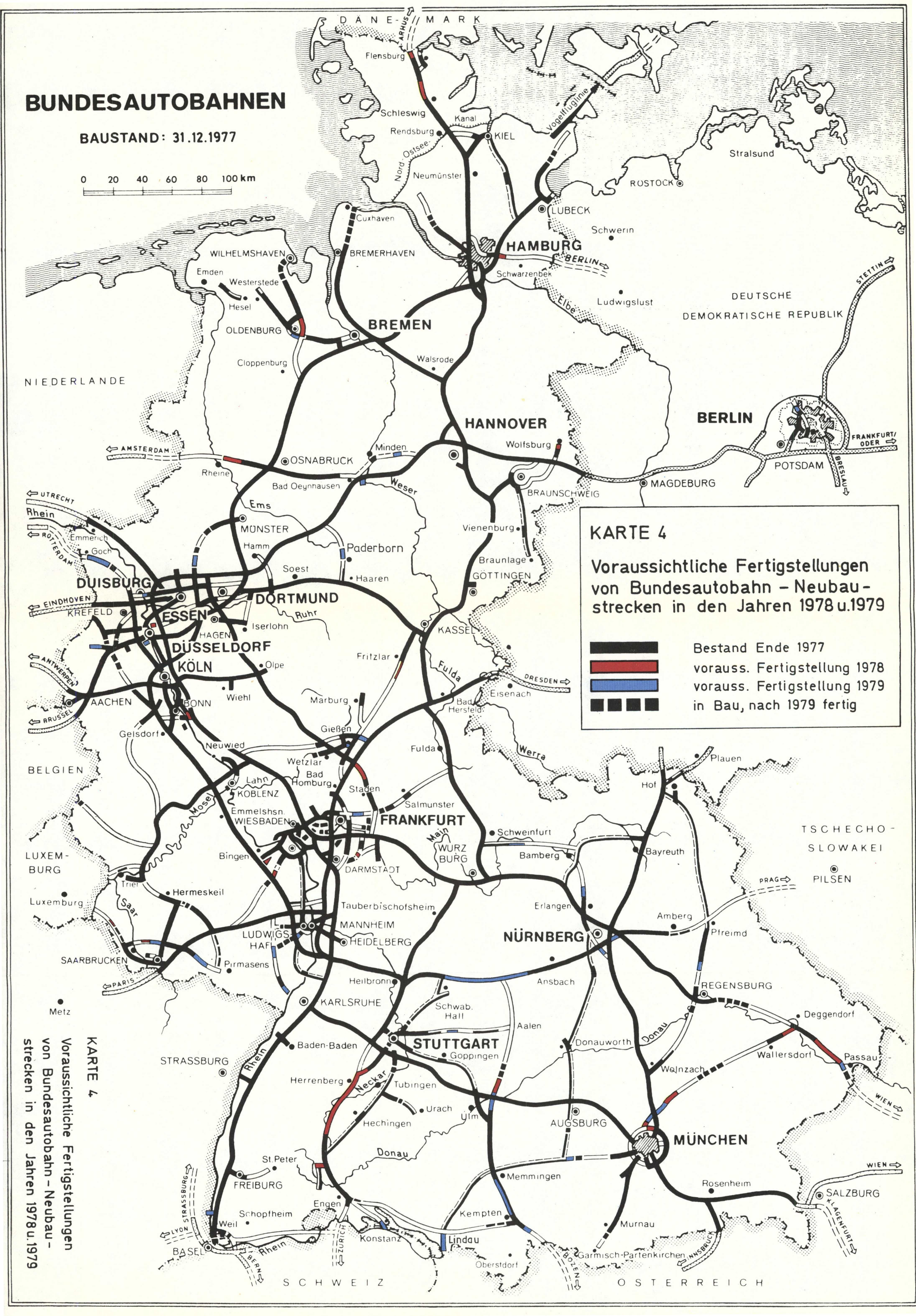
5.4.2 Internationale Kongresse

Auf dem in Tokio veranstalteten VIII Welt-Straßenkongreß der International Road Federation war die Bundesrepublik Deutschland durch Fachleute aus Verwaltung, Wissenschaft und Straßenbauindustrie vertreten.

5.4.3 Ausländische Besucher

Fachleute und Delegationen aus dem Ausland besuchten auch im Jahre 1977 die Abteilung Straßenbau zu Informationsgesprächen und zur Erörterung von Erfahrungen im Straßenbau in der Bundesrepublik Deutschland.

Im Rahmen des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen hielten sich mehrere Gruppen von Fachleuten aus Polen in der Bundesrepublik auf, wofür entsprechende Fortbildungsprogramme vorbereitet wurden.


BUNDESAUTOBAHNEN
BAUSTAND: 31.12.1977
0 20 40 60 80 100 km
KARTE 4
Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn – Neubaustrecken in den Jahren 1978 u.1979
Bestand Ende 1977
vorauss. Fertigstellung 1978
vorauss. Fertigstellung 1979
in Bau, nach 1979 fertig
DÄNEMARK
NIEDERLANDE
BELGIEN
LUXEMBURG
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
TSCHECHOSLOWAKEI
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
Flensburg
Schleswig
Rendsburg
Kanal
KIEL
Nord-Ostsee-
Neumünster
Vogelfluglinie
Stralsund
ROSTOCK
LÜBECK
Schwerin
HAMBURG
BERLIN
Schwarzenbek
Elbe
Ludwigslust
STETTIN
Cuxhaven
BREMERHAVEN
WILHELMSHAVEN
Emden
Westerstede
Hesel
OLDENBURG
BREMEN
Cloppenburg
Walsrode
HANNOVER
BERLIN
Wolfsburg
POTSDAM
FRANKFURT/ODER
BRESLAU
MAGDEBURG
BRAUNSCHWEIG
AMSTERDAM
Rheine
OSNABRÜCK
Minden
Bad Oeynhausen
Weser
UTRECHT
Rhein
Emmerich
ROTTERDAM
Goch
Ems
MÜNSTER
Hamm
Paderborn
Soest
Haaren
Vienenburg
Braunlage
GÖTTINGEN
DUISBURG
DORTMUND
EINDHOVEN
KREFELD
ESSEN
Ruhr
Iserlohn
HAGEN
DÜSSELDORF
KASSEL
ANTWERPEN
KÖLN
Olpe
Fritzlar
Fulda
DRESDEN
AACHEN
BRÜSSEL
Wiehl
BONN
Marburg
Bad Hersfeld
Eisenach
Gelsdorf
Gießen
Neuwied
Fulda
Werra
Plauen
Wetzlar
Bad Homburg
Lahn
KOBLENZ
Staden
Salmunster
Hof
Mosel
Emmelshsn.
WIESBADEN
FRANKFURT
Main
Schweinfurt
WÜRZBURG
Bamberg
Bayreuth
Bingen
DARMSTADT
Trier
Luxemburg
Hermeskeil
Saar
Tauberbischofsheim
MANNHEIM
LUDWIGSHAFEN
HEIDELBERG
Erlangen
PRAG
PILSEN
Amberg
Pfreimd
NÜRNBERG
SAARBRÜCKEN
Pirmasens
PARIS
Heilbronn
Ansbach
REGENSBURG
Metz
KARLSRUHE
Schwab. Hall
Aalen
Deggendorf
Baden-Baden
STUTTGART
Göppingen
Donauwörth
Donau
Wallersdorf
Passau
STRASSBURG
Rhein
Herrenberg
Neckar
Tübingen
Weinzach
WIEN
Urach
Hechingen
Ulm
AUGSBURG
MÜNCHEN
St. Peter
Donau
FREIBURG
Memmingen
Rosenheim
WIEN
SALZBURG
Engen
Schopfheim
Kempten
Weil
LYON
BASEL
Rhein
ZÜRICH
Konstanz
Lindau
Oberstdorf
Murnau
Garmisch-Partenkirchen
INNSBRUCK
BOZEN
BERN
KLAGENFURT
KARTE 4
Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubaustrecken in den Jahren 1978 u. 1979

6 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben

6.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1977

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1977 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg								
A 5	Frankfurt a.M.–Basel	2,4	36,5	—	—	2,4	—	—
A 6	Nürnberg–Heilbronn	54,5	309,0	23,0	—	31,5	—	—
A 7	Würzburg–Ulm	78,8	510,0	—	—	21,3	—	—
A 80	Stuttgart–Ulm: Stuttgart/Nord bis Stuttgart/Zuffenhausen	7,2	94,0	—	—	5,2	—	—
	Plochinger Dreieck	5,8	85,0	—	3,0	2,8	B 313 Plochingen bis Köngen	3,0
	BAB AS Ulm/West	2,3	18,1	—	2,3	—	AS Ulm/West	2,3
A 81	Stuttgart–Singen	138,1	990,0	47,8	12,7	58,6	Rottweil (B 14) bis Trossingen (B 27 n)	12,7
	Singen bis Konstanz (Schweiz. Grenze)	29,8	237,0	—	—	1,3	—	—
A 83	Stuttgart–Tübingen–Donaueschingen: Echterdingen bis Aich	9,1	65,0	—	—	9,1	—	—
	Abschnitt Kirchentellinsfurt	7,0	46,0	—	—	7,0	—	—
	Bad Dürrheim bis Donaueschingen	7,1	43,0	(2,7)	— 2streifig	(4,4)	—	—
	Donaueschingen bis Hüfingen	7,3	38,0	—	(7,3) 2streifig	—	Donaueschingen bis Hüfingen	(7,3) 2streifig
A 85	Schwäbisch Hall–Stuttgart–Ravensburg: Winnenden bis Waiblingen I. Bauabschnitt	8,2	45,0	—	—	8,0	—	—
A 86	Freiburg–Sunthausen Zubringer Donaueschingen	6,9	40,0	—	—	6,9	—	—
A 87	Stuttgart–Aalen: Großheppach bis Schwäbisch Gmünd	31,6	202,0	—	—	8,4	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1977 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 89	Ulm–Biberach–Friedrichshafen: Ulm bis Ulm/Kastbrücke (Landesgrenze)	2,6	10,8	—	—	2,6	—	—
	Äpfingen/Nord bis Biberach/Nord	2,7	8,9	—	—	2,7	—	—
A 96	München–Lindau	18,0	56,5	—	—	1,0	—	—
A 98	Singen–Lindau Ab B 3 bei Binzen/Lörrach bis Waidhof	11,9	158,0	3,9	—	6,2	—	—
A 831	Stuttgart–Gärtringen: Ehningen bis Gärtringen	4,0	20,0	—	—	4,0	—	—
A 862	Freiburg–Mülhausen	2,3	13,2	—	—	2,3	—	—
Bayern								
A 3	Regensburg–österreichische Grenze (Passau)	123,6	884,9	21,1	—	69,7	—	—
A 6	Nürnberg–Heilbronn	72,9	310,4	48,2	—	24,7	—	—
A 6	Nürnberg–Pfreimd: AK Nürnberg/Ost bis AK Altdorf	6,8	28,0	—	—	6,8	—	—
	AK Altdorf bis Amberg/Ost (B 85)	54,2	186,5	37,6	—	(16,6) 2streifig	—	—
A 7	Würzburg–Ulm	88,2	529,0	—	—	(25,5) 2streifig	—	—
A 7	Ulm–Füssen: AK Ulm bis Kellmünz	40,4	253,4	8,5	25,1	6,8	AS Burlafingen bis AD Hittistetten AD Hittistetten bis AS Vöhringen	10,2 14,9
	Memmingen/Süd bis AS Leubas	22,9	45,0	—	—	22,9	—	—
	AS Leubas bis Füssen	43,4	311,8	13,1	—	(6,6) 2streifig	—	—
A 45	Gießen–Stuttgart	12,0	51,0	—	—	12,0	—	—
A 70	Schweinfurt–Bamberg	66,0	325,8	(19,1)	— 2streifig	(8,8)	—	—
A 73	Bamberg–Nürnberg Verlegung Forchheim	7,5	44,5	1,2	—	6,3	—	—
	Baiersdorf bis Fürth	21,6	105,5	17,6	4,0	—	Erlangen/Werker bis Baiersdorf	4,0

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1977 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 77	Verlegung bei Roth . .	16,2	89,5	10,8	—	5,4	—	—
A 80	Ulm–Hittistetten	10,9	70,2	7,5	3,4	—	B 19 bis A 7	3,4
A 92	München–Deggendorf	133,2	622,1	10,7	—	50,9	—	—
A 93	Regensburg–Saalhaupt	11,1	38,6	—	—	11,1	—	—
A 93	Regensburg–Weiden	77,0	377,7	28,7	2,7	26,6	AS Pfaffenstein bis AS Regensburg	2,7
A 93	Weiden–Mitterteich: Neustadt a.d.W. bis Windischeschenbach .	9,8	29,7	—	—	(9,8) 2streifig	—	—
A 95	München–Garmisch-Partenkirchen	74,6	533,4	59,4	—	4,6	—	—
A 96	München–Lindau: Nordumgehung Landsberg	8,5	46,5	—	4,5	4,0	Ostabschnitt	4,5
	Memmingen bis Lindau	14,6	73,3	—	—	14,6	—	—
						davon (6,9) 2streifig	—	—
A 98	Lindau–Kempten: Kempten bis Weitnau .	22,1	120,2	5,7	—	16,4	—	—
A 99	Autobahnring München	55,7	480,6	31,1	—	7,4	—	—
A 752	BAB Zweig Nürnberg–Feucht . . .	9,7	54,3	—	—	4,7	—	—
Berlin								
A 10	BAB Ring Berlin (West) AK Schöneberg bis AS Kolonnenstraße . .	1,9	76,0	—	—	1,9	—	—
	Jakob-Kaiser-Platz bis prov. AS Seestraße . .	3,1	90,0	2,0	—	1,1	—	—
	Mecklenburgische Straße bis prov. AS Sachsendamm . . .	3,0	218,0	1,7	—	1,3	—	—
	Unterfahrung Beusselstraße	0,5	24,0	—	—	0,5	—	—
A 11	Berlin–Hamburg AS Seestraße bis Kurt-Schuhmacher-Damm .	2,6	193,0	—	—	2,6	—	—
	Kurt-Schuhmacher-Damm bis AS Holzhauser Straße . .	2,3 (1,7)	265,9	—	—	3,0	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1977 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 13	Berlin-Südost: AK Tempelhof bis AS Geradestraße	0,8	58,0	—	—	0,8	—	—
	AK Schöneberg bis AS Alboinstraße	1,9	150,0	—	—	1,9	—	—
	AS Alboinstraße bis AS Britzer Damm	4,2	169,0	0,5	—	3,7	—	—
	Abzweig Steglitz: Berliner Straße bis Paulsenstraße	2,4	86,9	1,2	—	1,2	—	—
Hamburg								
A 24	Hamburg–Berlin	0,9	4,0	—	0,9	—	AS Hamburg-Jenfeld	0,9
A 25	Hamburg–Geesthacht westl. AS Moorfleet (A 1) bis Börnsen (Grenze HH/SH)	14,5	159,3	—	—	11,2	—	—
Hessen								
A 4	Bad Hersfeld–Eisenach Wommen bis Herleshausen einschl. Grenzkontrollstelle Herleshausen	5,1	12,5	—	—	5,1	—	—
A 45	Gießen–Stuttgart: Kreuz Gambach bis Großauheim (Grenze He/Bay)	56,5	471,7	22,4	13,0	21,1	Berstadt (B 455) bis Staden (B 275)	13,0
	Mainflingen (Grenze Bay/He) bis Kreuz Zellhausen (einschl. Mainbrücke)	3,1	49,0	—	—	3,1	—	—
A 48	Koblenz–Gießen: Wetzlar bis Gießen (Reiskirchen)	26,5	195,8	8,0	—	(8,5) 2streifig	—	—
A 49	Kassel–Gießen: Holzhausen bis Kirchhain	60,1	244,9	11,0	—	(11,0) 2streifig	—	—
A 66	Frankfurt a.M.–Fulda: Abzweig Eschborn bis Schlüchtern (B 40)	75,6	935,0	17,8	—	15,3	—	—
A 480	Lahn/Wetzlar bis Lahn/Gießen:							
	Südtangente Gießen	2,7	31,6	—	—	2,7	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1977 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
A 680 Darmstadt–Aschaffenburg: Darmstadt (Ostbahnhof) bis Dieburg (Ost)	16,7	86,6	6,8	—	9,9	—	—
A 683 Darmstadt–Hanau: Dieburg (A 680) bis Tannenmühle (B 448) .	21,4	107,6	10,8	—	1,5	—	—
Niedersachsen							
A 27 Bremen–Cuxhaven . .	69,4	408,1	9,7	33,9	25,8	AS Bremerhaven/Süd bis Bremen/Nord	33,9
A 28 Westerstede–Oldenburg–Bremen	56,7	357,2	49,4	2,0	5,3	Osternburg bis Tweelbäke	2,0
A 29 Wilhelmshaven–Cloppenburg	91,1	477,8	30,4	—	28,2	—	—
A 30 Bad Oeynhausen–Hannover: Landesgrenze bis östl. Röcke	3,2	18,3	—	—	3,2	—	—
Ortsumgehung Stadthagen	4,9	33,3	—	—	4,9	—	—
A 35 Nienburg–Hannover–Hameln: Ortsumgehung Nienburg	8,4	99,0	—	—	5,8	—	—
Neubau von Bornum (B 217) bis Benthe (OU Empelde)	5,6	50,9	1,2	—	1,3	—	—
A 37 Nördl. Hannover–Hildesheim A 7 bis L 382	5,7	44,0	—	—	5,7	—	—
A 39 Wolfsburg–Salzgitter .	9,0	42,4	4,4	1,0	1,0	—	1,0
Nordrhein-Westfalen							
A 1 Köln–Trier: AK Bliesheim bis Lommersdorf (Grenze NRW/Rh/Pf) .	47,3	196,4	—	16,9	—	AK Bliesheim bis Wißkirchen	16,9
A 42 Duisburg–Dortmund: Rheinkamp bis Essen .	29,9	479,0	16,2	—	4,1	—	—
A 44 Mönchengladbach–Dortmund: Jüchen bis Essen	74,1	1 141,8	7,9	5,2	5,1	Neuwerk (L 390) bis AK Neersen AK Holz bis Schaan	3,9
A 46 Heinsberg–Düsseldorf–Wuppertal: Jüchen (B 44) Uetterath	32,7	110,4	—	5,9	15,3	Wanlo (A 61) bis Jüchen (A 44)	5,9

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1977 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 46	Hemmerden bis Düsseldorf-Wersten	27,3	503,1	10,1	—	4,3	—	—
A 52	Roermond–Düsseldorf–Essen–Gladbeck: Breitscheid bis Essen/Huttrup (B 1)	17,9	220,2	13,0	—	4,9	—	—
A 54	Heerlen–Solingen–Lüdenscheid: Hitdorf (A 59) bis Langenfeld (A 3)	5,6	54,4	—	—	4,8	—	—
A 57	Krefeld–Ludwigshafen: Hommersum bis AK Moers-Hülsdank	50,8	270,4	7,4	—	17,8	—	—
A 59	Wesel–Bonn: Menden bis Bonn-Ramersdorf (A 562)	7,6	64,9	4,6	—	3,0	—	—
A 61	Venlo–Erftstadt: Erftstadt (A 1) bis Jackerath (B 1 alt)	35,3	153,1	7,4	—	18,6	—	—
A 524	Lintorf (A 52) bis Duisburg/Serm (K 4)	9,3	38,6	—	4,0	1,3	Lintorf bis Duisburg/Serm	4,0
A 535	Wuppertal bis nördl. Velbert	11,0	135,0	—	—	5,9	—	—
A 553	Köln–Trier: Brühl bis AK A 1/A 61 bei Bliesheim	13,5	78,0	2,8	4,3	—	Brühl (B 51) bis AK A 1/A 61	4,3
A 562	Autobahnzubringer Bonn/Ost: B 9 bis Knoten Ramersdorf (A 59)	2,9	96,7	2,1	—	0,8	—	—
A 30	Rheine–Bad Oeynhausen: Rheine bis Lotte	37,6	228,9	13,1	—	11,0	—	—
A 30	Rheine bis Bad Oeynhausen: Bruchmühlen bis Bad Oeynhausen	35,0	321,4	21,3	—	3,9	—	—
A 33	Bielefeld–Haaren: Schloß Neuhaus bis Sennelager	66,7	360,5	—	—	5,9	—	—
A 41	Gelsenkirchen/Hassel bis Polsum (L 612)	2,9	13,7	—	—	2,9	—	—
A 42	Duisburg–Dortmund: AS Bodelschwingh bis A 45	10,9	104,8	10,6	—	0,3	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1977 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 43	Münster–Wuppertal: L 511 bis Lavesum	52,9	340,8	13,0	—	19,1	—	—
	Dülmen bis Nottuln	—	—	—	—	10,4	—	—
A 47	Lippstadt–Bielefeld: Wiedenbrück bis Rheda	12,3	98,8	—	—	4,1	—	—
A 445	Werl–Neheim/Hüsten	9,2	67,0	—	—	4,2	—	—
Rheinland-Pfalz								
A 8	Saarbrücken–Karlsruhe: Zweibrücken bis Walshausen	12,5	117,0	—	—	12,5	—	—
	Walshausen bis Pirmasens	7,4	64,5	—	—	7,4	—	—
A 48	Koblenz–Trier–luxemb. Grenze Ehrang (B 52n) bis westl. Trier (B 51)	5,2	49,0	—	—	(5,2) 2streifig	—	—
A 60	St. Vith/belg. Grenze–Frankfurt a.M.: Steinebrück (belg. Grenze) bis Bitburg	38,6	208,8	—	—	(18,2) 2streifig	—	—
	Dietersheim (A 61) bis AB Dreieck Mainz	26,0	123,3	20,5	—	5,5	—	—
A 62	Trier–Pirmasens: Nohfelden bis Freisen	9,4	67,0	—	—	9,4	—	—
	Bann bis Pirmasens (B 10)	19,4	110,4	—	—	(19,4) 2streifig	—	—
A 63	Mainz–Kaiserslautern: Mainz bis Mauchenheim	34,5	234,7	11,5	—	15,6	—	—
A 652	Ludwigshafen–Karlsruhe: Rheingönheimer Kreuz (B 9) bis AK Mutterstadt (A 61)	8,3	50,0	—	—	8,3	—	—
	Assenheim (B 38) bis Neustadt/Mußbach	7,4	41,8	—	—	7,4	—	—
	Neustadt/Mußbach bis Neustadt/Lachen einschl. zweistreif.	(3,0)	—	—	—	(3,0)	—	—
	Abzweig Neustadt	8,6	56,0	—	—	8,6	—	—
	Verlegung bei Wörth	7,1	65,0	—	—	7,1	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1977 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
Saarland							
A 1 Trier–Saarbrücken: AS Tholey bis AS Illingen	11,0	85,0	8,0	3,0	—	Steinackerweg bis AS Eppelborn	3,0
A 8 Saarbrücken–Luxemburg (Luxemb. Grenze): AK Saarbrücken bis Niedersalbach	9,0	68,1	—	—	9,0	—	—
Dillingen bis Querspange Pachten	1,2	11,4	—	1,2	—	Querspange Pachten	1,2
Querspange Pachten bis Niedmündung	6,6	37,0	—	0,7	2,1	Querspange Pachten	0,7
Niedmündung bis Mechern	4,8	31,1	—	—	4,8	—	—
Mechern bis Hilbringen	1,9	17,0	—	—	(1,9) 2streifig	—	—
Ripplingen bis Wehingen	6,3	53,0	—	—	(2,5) 2streifig	—	—
A 620 Franz. Grenze–Dillingen: Umgehung Lisdorf	3,6	21,1	—	—	3,0	—	—
Schleswig-Holstein							
A 1 Heiligenhafen–Hamburg: nördlich Neustadt/Holstein bis Oldenburg	15,6	66,5	—	—	8,3	—	—
A 7 Flensburg–Hamburg	144,0	624,9	118,5	7,6	17,9	Schleswig-Jagel (B 77) bis Schleswig (B 201)	7,6
A 23 Heide–Hamburg: Elmshorn bis südl. Itzehoe	23,2	127,7	—	—	23,2	—	—
A 24 Hamburg–Berlin: AK Hamburg/Ost bis Tangentenring	3,7	14,2	—	—	3,7	—	—
Tangentenring bis Kasseburg	12,3	47,4	—	—	0,8	—	—
							157,3 *)

[1]) ohne Grunderwerbskosten

*) ohne die 2bahnigen Bundesstraßen

6.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1977

6.2.1 4streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen						Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt-länge km	Gesamt-kosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertig-gestellt km		1977 fertig-gestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4		5	6
Baden-Württemberg							
B 14	Ausbau in Schwäbisch Hall	1,9	13,0	0,9		—	1,0
B 14	Verlegung von Stuttgart/Vaihingen bis Stuttgart/Universität	3,0	59,8	—		—	3,0
B 14/28	Ausbau in Herrenberg	1,4	5,9	—		—	1,4
B 27	Ausbau in Bietigheim (4. Bauabschnitt)	1,3	10,2	0,3		—	1,0
B 28	Neubau Schloßbergtunnel Tübingen einschließlich Hegelstraße	5,0	65,0	—		—	1,2
B 36	Verlegung zwischen Leopoldshafen und Eggenstein	6,7	31,3	—		—	6,7
B 36	Verlegung bei Karlsruhe-Neureut	4,5	32,0	—		—	4,5
B 38	Verlegung von A 67 bis Weinheim	1,6	8,0	—		—	1,6
B 294	Verlegung von Freiburg-Gundelfingen bis Waldkirch-Süd	7,0	28,0	—		1,2	3,6
Bayern							
B 4	Verlegung in Coburg	2,5	26,0	—		—	2,5
B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rorsach (1. Fahrbahn)	8,7	17,0	—		—	0,5
B 4/173	Verlegung bei Breitengüßbach (1. Fahrbahn)	4,8	15,0	—		—	4,8
B 4	Ausbau zwischen Nürnberg/Buch und Tennenlohe (2. Fahrbahn)	6,0	9,0	—		—	6,0
B 8	Verlegung westlich Aschaffenburg	3,6	30,6	—		—	3,6
B 8	Verlegung bei Burgfarrnbach	5,9	15,0	—		—	5,9
B 12	Verlegung Zamdorf-Riem-Feldkirchen	7,1	26,5	4,1		3,0	—
B 13	Ausbau in München	1,5	6,5	—		—	1,5
B 14	Ausbau zwischen Nürnberg und westlich Lauf	9,0	8,6	—		7,0	2,0
B 15	Verlegung bei Rehau (1. Fahrbahn)	6,9	22,2	—		—	2,0
B 17n	Neubau von Augsburg bis Oberottmarshausen	14,1	54,1	—		—	9,2
B 20	Verlegung bei Straubing (1. Fahrbahn)	14,9	55,0	—		10,9	0,3
B 27	Ausbau von Würzburg bis Veitshöchheim	3,8	28,0	—		—	3,8
B 304	Ausbau in Dachau	1,3	7,1	1,0		0,3	—
B 469	Verlegung bei Obernburg	4,1	32,0	—		—	4,1

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt-länge km	Gesamt-kosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertig-gestellt km	1977 fertig-gestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4	5	6
Bremen						
B 74	1. Bauabschnitt mit Verlegung im Raume Bremen-St. Magnus/Lesum zwischen den Straßen Schafgegend und Hinterm Halm	4,1	76,1	—	—	4,1
B 74	Verlegung im Raum Blumenthal zwischen den Straßen Lüssumer Straße und Kreinsloger	1,2	25,9	—	—	1,2
Hamburg						
B 5n	A 1 westlich AS Moorfleet bis Börnsen (Grenze HH/SH)	14,5	160,0	—	—	8,3
B 5	Äußere Erschließung Mümmelmannsberg bis südlich Anbindung an die B 5	0,6	9,4	—	0,6	—
Hessen						
B 3a	Neubau zwischen Cölbe und Weimar/Argenstein	13,5	114,5	6,9	—	3,4
B 3a	Südtangente Kassel	6,3	64,7	—	—	2,8
B 7	Verlegung zwischen Kassel und Kaufungen/Niederkaufungen	3,5	22,8	—	—	3,5
B 8/49/54	Verlegung in Limburg an der Lahn	1,3	24,6	0,4	—	0,9
B 27	Verlegung zwischen Fulda/Bronnzell und Eichenzell/Löschenrod	4,2	32,2	—	—	4,2
B 40	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Mainzer Landstraße)	8,3	104,0	—	(1,6)	2,8 2streifig
B 43	Verlegung bei Raunheim mit Anschluß an die B 519	4,5	19,5	—	—	4,5
B 43	Verlegung zwischen Flughafen Rhein-Main und Sportfeld (B 44) sowie Umbau der AS Frankfurt-Süd	7,7	54,7	—	—	2,0
B 47/44	Umgehung Bürstadt	9,4	30,0	(6,3) 2streifig	—	(3,1) 2streifig
B 253	Verlegung nordwestlich Dillenburg	1,0	21,5	—	1,0	—
B 277	Ausbau in Dillenburg	2,7	41,0	—	1,0	—
B 277	Verlegung zwischen Herborn/Burg und Herborn	3,6	29,9	—	—	2,4
B 429	Neubau zwischen Westtangente Gießen (B 49a) und Ostumgehung Gießen (A 49)	2,7	29,6	—	1,3	1,4
B 448	Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (B 43)	9,7	61,0	4,7	—	2,2
B 455	Verlegung bei Wiesbaden/Erbenheim	4,4	35,0	—	—	4,4
Niedersachsen						
B 4	Neubau von Braunschweig/Bienrode bis Braunschweig/Melverode (Ortsumgehung Braunschweig) einschließlich Verlegung der B 214	15,4	177,9	5,3	—	4,0

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt-länge km	Gesamt-kosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertig-gestellt km	1977 fertig-gestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 4	Neubau von Braunschweig/Melverode bis südlich Wolfenbüttel (Ortsumgehung Wolfenbüttel)	9,8	58,0	1,7	—	7,3
B 27/243	Verlegung bei Scharzfeld	5,0	51,1	0,7	—	4,3
B 65	Verlegung von Hannover/Waldheim (B 6) bis Anderten	5,5	43,8	2,2	2,0	—
B 68	Verlegung Osnabrück bis AS Osnabrück/Nord	4,7	25,0	—	—	4,7
B 68	Verlegung bei Bramsche (Kreis Bersenbrück)	8,3	45,2	4,3	—	4,0
B 69	Westumgehung Oldenburg/Loy (B 211) bis BAB-Dreieck Oldenburg/West	9,4	74,0	8,0	—	1,4
B 213	Neubau von Vahren (B 68) bis Bethen (Ortsumgehung Cloppenburg)	8,2	42,0	—	1,0	5,5
B 243	Ausbau von südlich Osterode bis westlich Herzberg	5,0	28,9	—	5,0	—
B 243	Beseitigung des Bahnüberganges nördlich Herzberg	2,5	4,3	—	—	2,5
B 243/241	Verlegung von nördlich Losfelde (B 243) bis südlich (B 243) und östlich (B 241) Osterode	9,0	75,3	7,9	—	1,1
B 522	Neubau von Langenhagen bis zur A 2	3,1	37,2	0,5	0,5	1,3
B 530	Südlich Emden bis Simonswolde	9,0	32,0	3,5	5,5	—
B 530	Nördlich Emden bis Wolthusen	4,3	35,6	—	—	0,5
Nordrhein-Westfalen						
B 9n	Verlegung bei Mehlem	3,1	24,8	—	3,1	—
B 56n	Nordumgehung Siegburg	4,4	36,0	—	4,4	—
B 227n	Neubau zwischen Essen (Ruhrallee) und nördlich Velbert	6,5	101,0	1,2	2,8	—
B 54/62	Neubau von Kreuztal bis Eiserfeld (Hüttentalstraße)	28,2	518,0	—	0,8	3,0
B 61 n	Ausbau der Ortsumgehung Herford	3,2	25,0	—	—	3,2
B 61	Ausbau in Gütersloh	5,7	26,4	—	1,5	4,2
B 233	Bahnübergang in Kamen	2,0	23,4	—	2,0	—
B 236	Neubau der Querspange Letmathe	1,4	36,5	—	—	1,4
B 236n	Ausbau zwischen Lünen und Dortmund	11,8	185,6	—	—	5,2
Rheinland-Pfalz						
B 9	Verlegung zwischen Weißenthurm und Koblenz	7,9	50,0	6,6	1,3	—
B 9	Verlegung bei Worms	6,3	34,2	3,0	—	3,3
B 256	Ausbau zwischen Weißenthurm und Neuwied einschließlich Rheinbrücke	5,1	180,0	1,2	—	3,9
B 327/42	Verbindungsspange B 327 bis Horchheimer Höhe einschließlich Rheinbrücke Koblenz/Süd	7,4	200,0	6,3	1,1	—

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Saarland					
B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen	5,5	48,0	—	—	3,0
B 51 Verlegung bei Völklingen	1,9	30,0	0,4	1,2	0,3
B 423 Ausbau zwischen BAB-AS Homburg und Stadt Homburg	3,3	28,8	1,0	—	2,3
Schleswig-Holstein					
B 76 Ausbau von Kiel (OD Grenze) bis Elmschenhagen	2,4	11,5	—	—	2,4
				58,5	

Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1977

6.2.2 2streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4	5	6
Baden-Württemberg						
B 3	Ausbau in Rastatt-Nord	2,0	7,0	—	—	2,0
B 14	Verlegung bei Dettingen	1,8	10,0	—	—	1,8
B 14	Verlegung bei Neufra	1,8	6,9	—	1,8	—
B 14/462	Verlegung bei Zimmern mit Anschluß an die B 14 nördlich Rottweil	3,0	13,4	—	—	3,0
B 27	Verlegung bei Buchen	6,2	23,0	—	—	6,2
B 27/37	Verlegung bei Neckarelz und Diedesheim	7,1	45,5	—	—	7,1
B 28	Neubau zwischen A 81 und L 361 (Südumgehung Seebronn)	3,6	10,2	—	—	3,0
B 31	Verlegung bei Neustadt	7,0	68,0	—	—	7,0
B 31	Verlegung von Buchenbach bis Hinterzarten	13,0	30,0	10,8	1,2	1,0
B 31	Neubau zwischen Löffingen/Unadingen und östlich Bräunlingen/Döggingen	7,0	21,0	—	1,7	5,3
B 32	Neubau östlich Horb	4,1	8,6	—	—	4,1
B 32/313	Verlegung bei Sigmaringen (2. Bauabschnitt)	3,0	15,9	0,6	—	2,4
B 33	Verlegung zwischen Biberach und Hasloch (einschließlich Anschluß an die B 294)	11,8	78,0	—	—	11,8
B 33	Neubau bei Singen mit Beseitigung des Bahnüberganges	3,2	15,3	—	—	3,2
B 34	Ausbau in Waldshut	2,7	10,0	—	—	1,7
B 34/518	Verlegung bei Öflingen/Brennet, mit Neubau der B 518 bis nördlich Wehr	6,7	22,6	0,4	—	6,3
B 35	Verlegung bei Neudorf	5,1	11,8	—	5,1	—
B 290	Ausbau von der B 29 bei Oberalfingen bis Ellwangen: 2. Bauabschnitt, Saverwang bis B 29	6,4	11,8	1,9	—	4,5
B 293	Verlegung bei Wössingen	5,0	11,0	—	—	5,0
B 294	Ausbau von Teilstrecken zwischen Bretten und Pforzheim	2,8	9,0	—	—	2,8
B 294	Verlegung von Freudenstadt (B 28 alt) bis Lossburg	4,0	12,5	—	—	4,0
B 296	Ausbau in Calw	5,6	11,5	—	—	2,8
B 312	Verlegung bei Berkheim bis Edenbachen, Abschnitt: Eichenberg-Berkheim	2,4	7,8	—	—	2,4
B 314	Ausbau bei Tengen	2,9	5,7	—	—	2,9

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 462	Verlegung bei Gausbach	1,2	16,0	—	1,2	—
B 462	Ausbau südlich Forbach	3,0	6,0	—	—	3,0
B 463	Verlegung zwischen Winterlingen und Nollhof	10,5	14,7	—	—	10,5
B 500	Neubau zwischen B 36 und der Staustufe Iffezheim	5,1	8,4	—	—	5,1
B 500	Ausbau zwischen Baden-Baden und Sand	6,5	16,0	1,0	1,0	4,5
B 500	Ausbau bei Schluchsee	3,0	10,5	1,6	—	1,4
B 500	Ausbau zwischen Waldkirch und Waldshut	5,0	17,0	—	—	5,0
B 518	Neubau bei Säckingen (Rheinübergang)	1,6	10,0	—	—	1,6
B 523	BAB Zubringer Villingen/Schwenningen (B 27) bis Tuningen/Talheim (einschließlich Ortsumgehung Talheim)	12,0	24,0	4,2	—	7,8
B 532	Neubau bei Weil	2,0	13,0	—	—	2,0
Bayern						
B 2	Verlegung zwischen Ellingen und Weißenburg	9,6	10,0	—	—	3,4
B 8	Ausbau von Etterzhausen bis Regensburg	7,7	18,0	—	2,8	4,9
B 11	Neubau eines Zubringers zur BAB München-Deggendorf bei Freising	3,0	15,4	—	—	3,0
B 11	Beseitigung des Bahnüberganges Buchenhain	0,8	8,4	—	—	0,8
B 12	Verlegung von Kempten bis Kaufbeuren:	41,6	90,0	—	—	—
	Kempten bis Geisenried	—	—	23,8	—	—
	Geisenried bis Altdorf	—	—	6,0	—	—
	Altdorf bis Kaufbeuren	—	—	—	—	11,8
B 12	Ausbau von Passau bis Straßkirchen	12,7	17,2	1,7	0,8	—
B 12/388	Verlegung bei Ruhstorf	5,8	9,9	—	5,8	—
B 13	Verlegung bei Pfaffenhofen	6,1	5,0	—	—	6,1
B 13	Verlegung von Holzkirchen bis Bad Tölz	16,0	18,0	—	—	3,6
B 13	Ausbau von Ansbach bis Hohe Fichte	3,5	6,5	—	—	0,5
B 13	Ausbau Hohe Fichte bis Triesdorf	7,3	7,0	—	—	0,5
B 16	Ausbau von Steinheim bis Lauingen	6,8	5,8	2,4	3,2	1,2
B 16	Verlegung von Regensburg bis Wenzenbach	7,3	19,2	—	2,3	5,0
B 19	Entlastungsstraße in Bad Neustadt a. d. Saale	1,5	6,2	0,9	0,3	0,3
B 19	Verlegung bei Tiefenthal	3,6	5,5	—	—	3,6
B 19	Ausbau und Verlegung von Pfersdorf bis B 287 bei Bad Kissingen	10,6	9,0	1,3	5,2	2,0
B 20	Ausbau und Verlegung bei Freilassing	5,4	11,0	2,4	3,0	—
B 20	Verlegung von Freilassing bis Laufen	7,9	9,0	—	—	7,9
B 22	Ausbau von Unterneuses bis Bamberg	6,0	5,5	—	—	6,0

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 25	Ausbau von Hoppingen bis Nördlingen	9,5	11,0	—	6,2	3,3
B 26	Ausbau in Schweinfurt	1,0	6,2	—	1,0	—
B 27	Ausbau und Verlegung bei Thüngersheim	2,6	6,2	—	—	2,6
B 31	Verlegung von Lindau zur Bundesgrenze	3,0	10,0	—	—	3,0
B 47/469	Verlegung bei Amorbach (Miltenberg)	5,3	10,8	1,0	—	4,3
B 85	Verlegung zwischen Passau/Hacklberg und Patriching	8,8	22,5	1,0	—	1,5
B 85	Verlegung bei Tittling	5,7	10,0	—	—	1,2
B 85/22	Verlegung bei Cham	6,4	27,3	—	2,5	3,9
B 85	Verlegung bei Schwandorf	7,3	18,5	—	—	7,3
B 85	Ausbau zwischen Bayreuth und Unterbrücklein	8,9	9,0	—	—	3,0
B 173	Verlegung zwischen Überkehr und Schwarzenbach	6,9	19,0	—	—	6,9
B 173	Ausbau zwischen Sellangen und Selbitz	3,2	6,0	—	3,2	—
B 287	Ausbau zwischen Euerdorf und Bad Kissingen	2,8	7,0	—	—	2,8
B 289	Verlegung bei Kulmbach	5,6	27,8	2,2	—	3,4
B 299	Verlegung bei Siegenburg	6,2	8,2	—	—	0,5
B 300	Verlegung westlich Langenbruck	10,3	12,5	—	1,3	4,3
B 300	Verlegung bei Aichach	8,5	19,0	—	—	8,5
B 303	Verlegung zwischen Pfaffendorf und Ibind	9,5	18,0	—	9,5	—
B 303	Verlegung zwischen Seußen und Schirnding	5,0	12,3	—	—	1,5
B 306	Ausbau zwischen Traunstein und Siegsdorf	5,0	7,0	1,9	—	2,0
B 308	Verlegung von Lindau/Rothkreuz bis Schlachters	4,6	10,0	—	—	4,6
B 308	Ausbau von Sonthofen bis Hindelang	6,2	15,1	5,2	—	1,0
B 310	Ausbau zwischen Oberjoch und Wertach	8,5	10,0	—	4,8	0,8
B 388	Ausbau und Verlegung bei Velden	7,6	9,0	2,6	5,0	—
B 466	Ausbau zwischen Pfäfflingen und Nördlingen	7,0	5,6	—	—	2,0
B 466	Ausbau bei Barthelmeßaurach	6,4	5,0	—	—	6,4
B 471	Verlegung südlich Dachau (2. Bauabschnitt)	4,5	8,0	—	—	4,5
B 472	Verlegung bei Miesbach	2,8	8,8	—	2,8	—
Bremen						
B 74	Verlegung im Raum Blumenthal zwischen Lüssumer Straße und Kreinsloger Straße	1,2	25,9	—	—	1,2

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4	5	6
Hessen						
B 7	Verlegung zwischen Kaufungen/Niederkaufungen und Helsa	7,5	23,9	—	—	7,5
B 7	Verlegung zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau/Fürstenhagen	5,0	10,2	—	5,0	—
B 27	Verlegung bei Bebra	5,3	17,2	4,4	—	0,9
B 27	Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und Bebra/Blankenheim	3,6	11,3	—	—	3,6
B 37	Verlegung bei Hirschhorn (Neckar)	1,9	34,4	—	—	1,9
B 40	Verlegung bei Neuhof	2,4	11,0	—	2,4	—
B 42	Ausbau zwischen Rüdesheim/Aßmannshausen und Rüdesheim	4,0	45,0	—	—	2,0
B 42	Ausbau zwischen Lorch und Rüdesheim/Aßmannshausen	7,5	42,0	—	—	2,1
B 45	Verlegung bei Beerfelden	3,9	5,1	—	3,9	—
B 45	Verlegung bei Groß-Umstadt	3,6	5,7	—	—	3,6
B 49	Ausbau zwischen Limburg und Limburg/Ahlbach	3,9	12,8	—	—	3,9
B 62/27	Ausbau in Bad Hersfeld (Obersberg, sowie Knotenpunkt B 62/27, sowie Fuldabrücke)	2,9	11,4	—	—	2,9
B 62	Verlegung bei Friedewald	4,1	7,6	—	—	2,0
B 83	Verlegung bei Grebenstein	1,6	6,2	—	—	1,6
B 249	Verlegung zwischen Eschwege/Niederhone (B 27) und Meinhard/Schwebda	5,7	32,0	1,5	1,3	—
B 253	Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und Fritzlar/Süd (A 49)	3,6	6,5	—	2,4	1,2
B 253	Ausbau zwischen Felsberg/Gensungen und AS Melsungen (A 7)	2,9	4,3	—	—	2,9
B 254	Verlegung bei Homburg (Efze)	4,9	12,8	—	—	4,9
B 254	Verlegung bei Schwalmstedt/Ziegenheim (Kottenberg)	2,0	5,5	—	—	2,0
B 254	Verlegung bei Schrecksbach	2,4	5,4	—	2,4	—
B 276/455	Verlegung bei Schotten	3,2	7,3	1,2	—	1,0
B 277	Ausbau in Wetzlar	3,0	15,8	2,9	—	0,1
B 323	Verlegung zwischen Homberg (Efze) B 254 und der AS Homberg (Efze) A 7	8,5	21,7	—	1,3	1,9
B 426	Verlegung zwischen Höchst (Odw.) und Breuberg/Neustadt	5,3	15,0	—	—	5,3
B 455	Verlegung bei Kelkheim/Fischbach	2,3	8,0	—	—	2,3
B 455	Ausbau zwischen Falkensteiner Stock und der K 771 bei Kronberg/Taunus	2,1	5,0	—	—	2,1
B 455	Ausbau in Bad Homburg v. d. Höhe	2,1	5,0	1,8	—	0,3
B 458	Verlegung zwischen Dipperz/Friesenhagen und Hilders/Dietges	3,8	7,5	—	—	3,8

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 519	Verlegung zwischen Rüsselsheim (B 43) und Flörsheim Weilbach (B 40 alt)	4,5	22,0	—	—	1,5
B 519	Verlegung zwischen Hofheim (L 3 018) und Königstein (B 8 neu)	7,6	16,0	4,0	2,6	—
B 520	Verlegung zwischen A 44 und Schauenburg/Breitenbach	6,2	13,4	1,7	—	4,5
B 521	Verlegung bei Niederdorfelden	2,1	7,1	—	—	2,1
Niedersachsen						
B 1	Ausbau von Hameln bis westl. Behrensen	5,2	8,4	4,4	0,8	—
B 1	Ausbau von Himmelstühr bis westl. Hildesheim	1,9	12,3	1,1	—	0,8
B 27	Ausbau und Verlegung von östl. Scharzfeld bis östl. Bad Lauterberg	4,0	18,0	—	—	4,0
B 27/446	Verlegung bei Ebergötzen	5,7	21,1	0,5	3,4	1,8
B 51	Verlegung bei Bohmte	3,7	15,8	—	—	3,7
B 64	Verlegung von westl. bis östl. Dannhausen	2,1	8,0	—	2,1	—
B 64	Verlegung von westl. bis östl. Bad Gandersheim (Südumgehung Gandersheim)	4,0	23,8	—	—	4,0
B 65/444	Verlegung südl. Peine	3,5	14,4	2,4	1,1	—
B 70	Verlegung von nördl. bis westl. Lingen (von B 70 bis B 214) 1. Bauabschnitt	9,3	45,0	—	1,8	7,5
B 72	Ausbau und Verlegung von süd-westl. Hesel bis östl. Potshausen	13,3	38,3	2,5	8,0	2,8
B 73	Ausbau der Ortsdurchfahrt Otterndorf	2,6	6,3	2,4	0,2	—
B 73	Ausbau in Cuxhaven	3,7	9,5	1,9	0,4	—
B 83	Ausbau und Verlegung von nördl. Pegestorf bis südl. Brevörde	6,2	5,8	4,5	1,7	—
B 83	Verlegung von nördlich Emmern bis nördlich Grohnde (OU Emmerthal)	6,2	17,5	—	—	4,0
B 215	Verlegung von westl. (B 441) bis östl. Stolzenau (Weserbrücke)	2,1	5,8	—	2,1	—
B 240	Umgehung von Linse bis Bodenwerder	3,6	18,0	—	—	3,6
B 404	Verlegung von Geesthacht (Landesgrenze) bis Eichholz	5,4	19,7	0,7	—	4,7
B 437	Verlegung von Varel bis einschl. Kreuzungsbereich mit A 29	2,1	10,1	1,7	—	0,4
B 441/442	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Wunstorf	1,7	14,1	—	—	0,3
B 442	Verlegung der A 2 bis nördl. Messenkamp (Ortsumgehung Lauenau)	3,0	10,2	—	—	3,0
B 443	Ausbau und Verlegung in Lehrte (Südabschnitt)	1,6	18,8	—	0,5	—
B 444	Ausbau von Celler Straße bis B 65 in Peine	2,6	8,5	1,6	1,0	—
B 495	Verlegung von westl. Basbeck bis nordöstl. Osten	3,4	19,1	3,3	—	0,1

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4	5	6
Nordrhein-Westfalen						
B 9	Verlegung bei Wesseling, Sürth, Rodenkirchen	10,7	16,4	6,3	—	3,2
B 51	Verlegung zwischen Tondorf und Stadtkyll	9,9	41,5	2,4	0,9	—
B 56/265/477	Verlegung bei Zülpich, Geich–Füssenich	11,6	27,4	—	—	11,6
B 58	Verlegung bei Alpen	4,9	5,0	—	—	4,9
B 58	Verlegung bei Schermbeck	5,0	13,2	—	5,0	—
B 223	Ausbau zwischen Oberhausen (Werksgasthaus) und Oberhausen/Sterkrade	2,3	40,0	—	2,3	—
B 229	Ausbau von Teilstrecken zwischen Solingen und Radevormwald, einschl. Ortsdurchfahrt Radevormwald	9,7	41,5	4,0	—	3,2
B 230n	Verlegung bei Glehn u. Grefrath	7,2	18,2	2,4	—	4,8
B 232	Ausbau zwischen Opladen und Burscheid, einschl. Ortsdurchfahrten Burscheid und Opladen	10,0	30,3	2,0	4,0	1,6
B 264	Verlegung bei Eschweiler	2,4	7,3	1,6	—	0,8
B 484	Verlegung zwischen Siegburg und Overath	8,6	15,0	2,5	3,2	—
B 504	Verlegung bei Frasselt	5,9	22,3	3,4	—	2,5
B 1	Neubau Paderborn–Bad Lippspringe–Schlangen	15,2	39,5	—	—	15,2
B 51/58	Bahnübergang in Haltern	4,2	21,2	1,9	1,8	0,5
B 51	Ausbau der Kanal- und Lippebrücke in Haltern	1,0	9,0	0,5	0,5	—
B 54	Verlegung bei Herdecke	2,0	27,5	—	—	2,0
B 54	Neubau zwischen Burgsteinfurt und Nordwalde	13,5	54,2	4,5	—	9,0
B 54	Ausbau Hagen bis Delstern	2,8	29,7	—	1,3	—
B 54	Verlegung der Ortsdurchfahrt Geisweid	2,2	10,2	—	—	2,2
B 55	Verlegung bei Olpe	4,1	14,8	—	4,1	—
B 58	Ausbau zwischen Lüdinghausen und Ascheberg	16,7	11,7	11,1	3,2	—
B 64	Verlegung bei Rietberg	5,4	12,0	—	—	5,4
B 67	Neubau bei Borken (B 70 bis L 829)	9,3	18,5	—	—	9,3
B 68	Ausbau in Haxtergrund bei Paderborn	1,9	9,2	—	—	1,9
B 223/224	Ausbau in Dorsten	4,2	38,3	1,1	0,2	0,6
B 235	Ausbau zwischen Datteln und Henrichenburg	5,9	15,2	—	1,0	—
B 236/229	Ausbau in Werdohl	1,8	15,0	—	0,6	—
B 236	Bahnübergang in Altenhundem	1,6	11,0	—	1,0	0,6
B 239	Ausbau zwischen Lübbecke und Quernheim	5,8	9,8	—	—	5,8

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 239	Verlegung bei Quernheim	3,7	11,9	—	3,7	—
B 473	Neubau zwischen Bocholt und Dingden	7,7	16,0	—	—	7,7
B 480	Verlegung bei Haaren	4,3	14,6	—	—	4,3
B 480	Verlegung in Assinghausen	1,3	4,9	—	1,2	0,1
Rheinland-Pfalz						
B 9	Verlegung bei Boppard	3,0	27,0	1,5	—	1,5
B 9	Verlegung zwischen St. Goar und Werlau	2,5	6,0	—	—	2,5
B 9	Verlegung bei Nackenheim	3,0	13,0	—	—	3,0
B 9	Bahnübergang in Oppenheim	0,8	9,5	—	0,8	—
B 9/39	Verlegung bei Speyer	13,0	57,0	10,4	2,6	—
B 10/272	Verlegung bei Albersweiler bis Landau/West	4,5	22,4	3,0	—	1,5
B 37	Verlegung bei Bad Dürkheim einschl. Bad Dürkheim-Ellerstadt	6,3	25,1	—	—	3,0
B 39	Ausbau zwischen Frankenstein und Neustadt	4,1	17,2	0,6	1,1	0,7
B 39	Verlegung bei Laachen/Speyerdorf	3,5	5,0	—	3,5	—
B 41	Verlegung in Idar-Oberstein (2. Bauabschnitt)	2,8	65,8	—	—	2,8
B 42	Verlegung zwischen Lahnstein und Braubach	10,3	70,0	7,8	2,0	0,5
B 42	Ausbau in Vallendar	1,5	7,4	0,8	—	0,7
B 47	Verlegung zwischen Worms und Monsheim	12,7	62,4	(2,8)	(2,3) 2streifig	—
B 48	Verlegung bei Rockenhausen	4,4	19,2	2,6	1,8	—
B 49	Verlegung bei St. Aldegund und Ediger	6,4	14,5	0,5	—	0,4
B 51	Verlegung bei Stadtkyll	3,4	11,5	—	3,4	—
B 51	Verlegung von Saarburg nach Ayl	9,1	30,4	1,5	—	3,6
B 51	Verlegung zwischen A 60 und Bitburg	7,1	18,6	5,1	—	2,0
B 51	Trier bis Konz, 1. Bauabschnitt Brücke Feyen	1,1	14,0	—	—	1,1
B 52	Verlegung von Neuhinkelhaus bis A 48	15,8	60,8	12,0	—	3,8
B 53	Verlegung bei Mühlheim/Mosel	2,5	6,0	—	—	2,5
B 54	Ausbau der Kreuzung bei Stein/Neukirch	1,5	5,7	—	1,5	—
B 62	Ausbau in Kirchen	1,2	17,0	—	1,2	—
B 255	Verlegung bei Rennerod	3,8	7,7	—	—	3,8
B 256	Verlegung bei Altenkirchen	5,8	30,0	—	—	5,8
B 257	Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches	1,6	8,8	0,3	—	1,3
B 258/256	Verlegung in Mayen (1. Bauabschnitt)	4,6	24,5	—	—	4,6
B 267	Verlegung bei Ahrweiler	4,0	35,0	—	—	4,0

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1977	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1976 fertiggestellt km	1977 fertiggestellt km	Ende 1977 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 270	Verlegung bei Lauterecken	1,8	19,0	—	—	1,8
B 270	Verlegung Schopp und Steinalberg	5,8	20,8	3,1	—	2,7
B 407	Ausbau von Höfchen bis Abtei	6,2	13,5	2,2	—	4,0
B 412	Verlegung Kempenich bis Weibern	5,5	14,4	—	—	5,5
B 418	Verlegung Mesenich bis Metzdorf	4,3	5,4	1,3	3,0	—
B 420	Verlegung bei Niedermoschel	1,6	6,1	—	—	1,6
Saarland						
B 41	Verlegung von Hofeld bis A 62	12,3	35,0	—	—	2,5
B 51	Verlegung bei Merzig	2,6	6,7	—	—	2,6
B 51	Verlegung zwischen Saarfels und Bahnhof Fremersdorf	3,1	5,0	—	—	3,1
B 268	Verlegung bei Lebach	5,4	25,0	1,5	1,0	0,9
B 268	Verlegung bei Losheim	7,3	16,8	0,5	—	3,0
Schleswig-Holstein						
B 5	Verlegung zwischen Tönning und westl. Heide (B 203)	21,1	81,0	7,6	3,1	—
B 76	Verlegung bei Plön	3,1	35,0	0,6	—	2,5
B 77	Ausbau und Verlegung in Itzehoe (Delftorbrücke)	1,5	14,0	0,2	—	0,7
B 202	Verlegung zwischen Osterrönfeld und Ostenfeld	5,7	27,2	3,8	—	1,9
B 206	Verlegung bei Kellinghusen	4,0	12,0	—	—	4,0
B 404	Ausbau zwischen Kasseburg und L 159 (Sachsenwald)	4,6	8,1	—	4,6	—
B 431	Verlegung zwischen Wewelsfleth und Glückstadt	8,2	20,0	—	—	3,3
B 503	Verlegung zwischen Sprenge und Dänischenhagen	3,4	7,1	—	3,4	—
					185,4	

6.3 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen (über 500 m Länge oder 15 Millionen DM Gesamtkosten)

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt		Baustoff
1	2	3	4	5		6
a) im Jahre 1977 fertiggestellte Großbauwerke						
1	662	21,4	Hochstraße Stotel	A 27	Bremen–Cuxhaven	Spannbeton
2	580	21,9	Weserbrücke Bremen	A 1	in Bremen	Stahl
3	724	9,0	Siegbrücke, Anschlußstelle Eintracht	B 54/ B 62	Hüttentalstraße	Spannbeton
4	577	10,3	Brücke über Feuerbachtal und Anschlußstelle	B 10/ B 27	Stuttgart-Zuffenhausen	Spannbeton
5	880	30,2	Tunnel Pfaffenstein (2 Röhren)	A 93	Regensburg-Pfreimd	Stahlbeton
6	616	13,7	Donaubrücke Straubing	B 20	Straubing-Cham	Stahl (Stabbogen) Spannbeton
7	445	22,3	Eschachtalbrücke	A 81	Stuttgart–Singen	Spannbeton
b) Ende 1977 in Bau befindliche Großbauwerke						
8	441	15,0	Brücke über Hunte östlich Oldenburg	A 29	Cloppenburg–Oldenburg	Spannbeton
9	598	18,6	Brückenzufahrt Tempelhofer Kreuz	A 13	Osttangente	Spannbeton
10	800	29,4	Tunnel-Tegel Ausstattung	A 10	Berlin-Nord	
11	880	28,0	Bereich Flughafen Tegel, Trog und Rampen	A 11	Berlin-Nord	Spannbeton
12	1 442	49,7	Hochstraße Oldenburg	A 28	Westerstede–Delmenhorst	Spannbeton
13	700	22,2	Moorbrücken in Plön	B 76	Kiel–Eutin	Spannbeton
14	399	18,2	Lippetalbrücke Haltern	A 43	Münster–Recklinghausen	Stahl/ Spannbeton
15	461	15,0	Hochstraße im Dillfeld	B 253	Umgehung Dillenburg	Spannbeton
16	675	22,2	Krebsbachtalbrücke	A 48	Koblenz–Gießen	Spannbeton
17	491	15,0	Gleisdreieck Gießen	A 480	Wetzlar–Gießen	Spannbeton
18	1 166	94,6	Rheinbrücke Düsseldorf–Flehe	A 46	Rheydt–Düsseldorf	Stahl/ Spannbeton
19	307	27,0	Mainbrücke Griesheim	A 5	Frankfurt–Mannheim	Spannbeton
20	451	17,6	Mainbrücke Mainflingen	A 45	Gießen–Frankfurt	Spannbeton
21	322	16,1	Mainbrücke Sindlingen	B 40	Umgehung Höchst	Spannbeton
22	603	28,4	Schönbuchtunnel (2 Röhren)	A 81	Stuttgart-Singen	Stahlbeton
23	900	62,7	Neckartalbrücke Weitingen	A 81	Stuttgart–Singen	Spannbeton
24	580	14,3	Mühlbachtalbrücke	A 81	Stuttgart–Singen	Spannbeton
25	365	15,6	Talbrücke Neckarburg	A 81	Stuttgart–Singen	Spannbeton
26	2 500	110,8	Rheinbrücke Neuwied mit Vorlandbrücken	B 256	Verbindung B 9/B 42	Stahl (Schrägseilbrücke) und Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt		Baustoff
1	2	3	4	5		6
27	547	11,0	Lahnbrücke Lahnstein	B 42	Koblenz–Braubach	Spannbeton
28	676	22,3	Grundwasserwanne Wörth a. Rhein	A 652	Landau–Karlsruhe	Stahlbeton
29	1 128	70,2	Kochertalbrücke	A 6	Weinsberg–Nürnberg	Spannbeton
30	528	15,0	Gronachtalbrücke	A 6	Weinsberg–Nürnberg	Spannbeton
31	2 065	34,3	Plochinger Dreieck mit Hochstraßen	B 10/ B 313	Stuttgart–Ulm	Spannbeton
32	404	17,9	Donaubrücke Wörth	A 3	Regensburg–Passau	Spannbeton
33	422	15,0	Schöllnachbrücke	A 3	Regensburg–Passau	Spannbeton
34	756	27,0	Rheinbrücke Konstanz mit Vorlandbrücken	A 81	Singen–Konstanz	Spannbeton
35	393	15,0	Butterbergtunnel	B 241	Osterode	Stahlbeton

6.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnigen Bundesstraßen im Jahre 1978

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
München–Lindau (A 96)	Ferthofen (Grenze BW/BY) bis Aitracht (L 260)	(1,0) einbahnig	Herbst
Würzburg–Ulm (A 7)	Bissingen (L 1168) bis Langenau (L 1170)	12,5	Dezember
Stuttgart–Singen (A 81)	Gärtringen (B 14n) bis Rottweil (B 14)	58,8	Dezember
Donaueschingen bis Sunthausen (B 31n) (A 86)	Abzweig Donaueschingen	6,9	Dezember
Stuttgart-Gärtringen (A 831)	Abzweig Böblingen	4,0	Dezember
Bayern			
Gießen–Stuttgart (A 45)	Kahl (Grenze By/He) bis Mainflingen (Grenze By/He) ohne Mainbrücke	12,0	Juni
München-Deggendorf (A 92)	Spange Oberschleißheim (A 99) bis B 471	4,4	Juli
Autobahnring München (Nordabschnitt) (A 99)	Kreuz München-Nord (A 9) bis Dreieck Feldmoching (St 2342)	7,4	Juli
München–Lindau (A 96)	Kreuz Memmingen (A 7) bis Ferthofen (Grenze By/BW)	(6,9) einbahnig	Herbst
München–Deggendorf (A 92)	Achering (B 11) bis Freising-Ost (OU Freising)	9,6	Herbst
	Sautorn bis Kreuz Deggendorf	10,1	Oktober
Regensburg–Passau (österr. Grenze) (A 3)	Iggensbach bis Passau-West (B 8)	20,9	Oktober
Berlin			
BAB-Ring–Berlin West (A 10)	AS Innsbrucker Platz bis prov. AS Sachsendamm	1,9	April
	Unterfahrung Beusselstraße	0,5	November
Hessen			
Dieburg–Hanau (A 683)	Dieburg-Ost bis AS B 45 alt (Münster)	1,5	Frühling
Gießen–Stuttgart (A 45)	Dreieck Gambach (A 5) bis AS Berstadt (B 455)	12,8	Juni
	Langenselbold (B 40) bis Kahl (Grenze He/By)	8,0	Juni
	Mainflingen (Grenze He/By) bis Kreuz Zellhausen (A 3) einschließlich Mainbrücke	3,5	Juni
Kassel–Gießen (A 49)	Fritzlar-Nord (B 3) bis Borken (B 3)	(11,0) einbahnig	November
Niedersachsen			
Wolfsburg–Braunschweig–Salzgitter (A 39)	Stellfelde (K 114n) bis Fallersleben (L 321)	2,0	Oktober

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Wilhelmshaven–Cloppenburg (A 29)	AS Oldenburg-Nord (B 211) bis südlich Oldenburg (A 28)	12,6	November
Nordrhein-Westfalen			
Wesel–Bonn (A 59)	Beuel (B 56) bis Kreuz Ramersdorf (A 562)	2,5	Herbst
Bonn–Witterschlick (A 562)	Kreuz Ramersdorf (A 59) bis Trajektstraße	1,4	Herbst
Rheine (niederl. Grenze)– Bad Oeynhausen (A 30)	Hörstel (östlich Rheine) bis Ibbenbüren (B 219)	11,0	Dezember
Duisburg–Dortmund (Emscherschnellweg) (A 42)	Kreuz Castrop-Rauxel/Ost (A 45) bis AS Dortmund-Bodelschwingh	0,3	Dezember
Mönchengladbach–Dortmund (A 44)	Düsseldorf-Reichswaldallee (L 455) bis Ratingen (L 239)	3,0	Dezember
Herford–Detmold (B 61)	Umgehung Herford	2,3	Dezember
Rheinland-Pfalz			
St. Vith (belg. Grenze)– Frankfurt/Main (A 60)	Bingen (A 61) bis Bingen-Gaulsheim (A 60)	5,5	Dezember
Mainz–Kaiserslautern (A 63)	Wörrstadt bis Alzey (A 61)	8,6	Dezember
Saarland			
Saarbrücken–Luxemburg (luxemburgische Grenze) (A 8)	Mechern (B 406) bis Hilbringen (L 173)	(1,8) einbahnig	Januar
	Umgehung Heusweiler	(2,5) einbahnig	Herbst
Schleswig-Holstein			
Hamburg–Flensburg (A 7)	Schleswig (B 201) bis AS Tarp	14,4	Mai
	AS Flensburg–Harrislee (B 199) bis Ellung (dän. Grenze)	3,5	Juni
Hamburg–Berlin (A 24)	Kreuz Hamburg-Ost (A 1) bis Tangentenring Hamburg	3,7	Juni

6.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnigen Bundesstraßen im Jahre 1979

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Nürnberg–Heilbronn (A 6)	Crailsheim (Grenze BW/By) bis Kupferzell (B 19)	31,5	
Würzburg–Ulm–Füssen (A 7)	AS Langenau (L 1170) bis Kreuz Ulm (A 8)	1,6	
Singen–Konstanz (Schweizer Grenze) (A 81)	Konstanz (Reichenaustraße) bis Schweizer Grenze	1,3 einbahnig	
Stuttgart–Aalen (A 87)	Urbach-West (B 29) bis Waldhausen	8,4	
Freiburg-Mühlhausen (A 862)	Anschluß der französischen A 36 an die A 5 bei Steinenstadt	2,3	
Bayern			
Regensburg–Passau (österreichische Grenze) (A 3)	Passau-West (B 8) bis Passau-Süd	7,5	
Nürnberg–Heilbronn (A 6)	AS Ansbach-West (B 14) bis Crailsheim (Grenze By/BW)	24,7	
Nürnberg–Pfreimd (A 6)	Nürnberg-Ost (A 9) bis Kreuz Altdorf (A 3)	6,8	
Würzburg–Ulm–Füssen (A 7)	Kreuz Ulm (A 8) bis Burlafingen (B 10)	6,8	
	Memmingen-Süd bis AS Leubas (2. Fahrbahn)	20,7	
Schweinfurt–Bamberg (A 70)	Weyer bis Hornhausen	(8,8) einbahnig	
Bamberg–Nürnberg (A 73)	Forchheim-Nord bis Baiersdorf	7,5	
München–Deggendorf (A 92)	Oberschleißheim bis Eching (A 9)	8,0	
	Eching (A 9) bis Achering (B 11)	5,8	
Regensburg–Weiden (A 93)	Burglengenfeld (B 15) bis AS Klardorf	13,9	
München–Lindau (A 96)	Verlegung nördlich Landsberg (Teilstrecke)	8,5	
	Kreuz Wangen (Grenze By/BW) bis Lindau (österreichische Grenze)	7,7	
BAB-Zweig Nürnberg–Feucht (A 752)	Nürnberg/Hafen bis Nürnberg-Süd (A 6)	6,4	
Berlin			
BAB Berlin–Hamburg (A 11)	AS Seidelstraße bis AS Holzhauser Straße und AS Scharnweberstraße bis Hohenzollernkanal	3,0	
BAB-Zweig Steglitz	AS Mecklenburgische Straße bis Paulsenstraße	1,2	
Hessen			
Koblenz–Gießen (A 48)	Gießen (A 49) bis Reiskirchen (A 5/48)	8,5	
Frankfurt–Fulda (A 66)	Kruppstraße (B 448) bis Hanau-West	7,2	
Lahn/Wetzlar-Lahn/Gießen	Südtangente Gießen	2,7	

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Niedersachsen			
Westerstede–Oldenburg–Bremen (A 28)	Südumgehung Oldenburg	4,2	
Bad Oeynhausen–Hannover (A 30)	Ortsumgehung Stadthagen	4,9	
Hannover–Laatzen (A 37)	Hannover/Waldhausen (B 3/65) bis Laatzen (A 30)	2,2	
Nordrhein-Westfalen			
Rheine (niederländische Grenze) – Bad Oeynhausen (A 30)	Rehme (B 514) bis Bad Oeynhausen (A 2)	4,1	
Bielefeld–Haaren (A 33)	Sennelager (B 68) bis Schloß Neuhaus (B 64)	5,9	
Gelsenkirchen–Gladbeck (A 41)	Gelsenkirchen bis Polsum (L 612)	2,9	
Duisburg–Dortmund (Emscherschnellweg) (A 42)	Duisburg/Beck (L 287) bis Duisburg/Meiderich (B 8 n)	4,1	
Wuppertal–Münster i. W. (A 43)	Westlich Recklinghausen (L 511 n) bis südlich Haltern (L 612)	9,5	
Aachen–Düsseldorf (A 44/A 46)	Norf (A 57) bis Düsseldorf/Flehe (einschließlich Rheinbrücke)	3,1	
Heinsberg–Erkelenz–Jüchen (A 46)	Wanlo (A 61) bis Erkelenz	10,6	
	Erkelenz bis Hückelhoven	7,0	
Heerlen (niederländische Grenze) – Solingen (A 54)	Hitdorf (A 59) bis Langenfeld (L 403) ausschließlich Anschlußstelle	4,3	
Krefeld–Ludwigshafen (A 57)	Goch (B 9 n) bis Sonsbeck (L 491)	17,8	
Rheinland-Pfalz			
Saarbrücken–Karlsruhe (A 8)	Zweibrücken (Grenze RP/Sa) bis Walshausen	12,5	
Ludwigshafen–Karlsruhe (A 652)	Kreuz Rheingönheim (B 9) bis Assenheim	8,3	
	Neustadt/Mussbach bis Laachen (B 39)	8,6	
	Umgehung Wörth	7,1	
Saarland			
Saarbrücken–Luxemburg (luxemburgische Grenze) (A 8)	Kreuz Saarbrücken (A 1) bis Mangelhausen	(3,9) einbahnig	